BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK V | GDYNIA 15 kwietnia 1936 r. | NR. 11

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56, tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Budżet miasta Gdyni

Dnia 7 kwietnia Rada Miejska uchwaliła budżet miasta Gdyni na rok 1936/37.

Budżet ten różni się zasadniczo od wszystkich budżetów poprzednich, ze względu na to, że struktura finansowa miasta Gdyni uległa radykalnej zmianie. Jest to wynikiem odciążenia przez ciała ustawodawcze zadłużenia miasta na sumę 35.500.000,— zł. Pozatem ma również ulec umorzeniu zadłużenie miasta wobec Skarbu Państwa w wysokości 1.600.000,— zł.

O ile w budżetach poprzednich główną pozycją była obsługa długów, obciążająca samorząd nadmiernie i skierowująca główną uwagę i wysiłek na należyte wywiązanie się z zobowiązań, o tyle, przy obecnym stanie rzeczy Zarząd Miasta będzie mógł intensywnie obsługiwać istotne potrzeby miasta, przelewając całą nadwyżkę budżetową na inwestycje.

W związku z tem wydatki miasta zarówno zwyczajne, jak i nadzwyczajne uległy znacznemu zmniejszeniu, a to dzięki obniżeniu działu obsługi długów do minimum. Globalne sumy wydatków na przestrzeni kilku lat przedstawiają się następująco (w tysiącach złotych):

	Razem	Zwyczajne	Nadzwycz.
wykonanie 1933/34	22.944	6.848	16.096
wykonanie 1934/35	11.189	6.342	4.847
budżet 1935/36	11.337	7.955	3.382
budżet 1936/37	6.304	4.243	2.061

Wydatki na poszczególne działy budżetu przedstawiają się następująco (w 1000 zł):

Wydatki zwyczajne:

	wykon. 1934/35	budżet 1935/36	budżet 1936/37
Ogółem	**6.342**	**7.955**	**4.243**
Administracja	824	902	952
Majątek miasta	112	154	109
Przedsiębiorstwa	—	—	—
Spłata długów	3.513	4.746	643
Drogi publiczne	146	161	193
Plany, pomiary	101	111	137
Oświata	249	270	352
Kultura, sztuka	39	39	51
Zdrowie	258	324	443
Opieka społeczna	192	194	219
Popieranie rolnictwa	0	1	9
Popier. przem. i handlu	16	21	32
Bezpieczeństwo	304	367	381
Świadcz. na rzecz innych zw. samorząd.	13	13	15
Różne	375	651	707

Ogólna suma wydatków zwyczajnych, po wyeliminowaniu działu na obsługę długów wzrosła nieznacznie, a mianowicie o kwotę około 400 tysięcy złotych. Wzrost ten nie odpowiada w żadnym stosunku wzrostowi terytorjalnemu i ludnościowemu Gdyni. Wydatki wzrosły o 12,5%, podczas gdy terytorjum, zajmowane przez miasto powiększyło się o 115%, a liczba ludności o około 35%.

Zwiększone zostały znacznie wydatki na oświatę i zdrowie publiczne, pozatem nastąpił wzrost wydatków na utrzymanie dróg publicznych, wykonywanie planów i pomiarów, na kulturę i sztukę, bezpieczeństwo publiczne. Wydatki na administrację ogólną wzrosły bardzo nieznacznie, zaledwie o niecałe 6%.

Wydatki nadzwyczajne

	wykon. 1934/35	budżet 1935/36	budżet 1936/37
Ogółem	**4.847**	**3.382**	**2.061**

Majątek miasta	184	274	600
Przedsiębiorstwa	1.412	639	856
Spłata długów	1.789	—	0
Drogi publiczne	1.036	260	100
Plany, pomiary	128	218	245
Oświata	260	450	169
Zdrowie	22	60	91
Bezpieczeństwo	16	—	—
Różne	—	—	—
Pokrycie niedoborów	—	1.481	0

Wydatki nadzwyczajne są preliminowane tymczasowo. Ulegną one zwiększeniu o 3.500.000,— zł po ustaleniu warunków pożyczkowych. Plan inwestycyjny przewiduje w r. 1936/37 następujące inwestycje:

rzeźnia	— 1.200.000,—
hala targowa	— 450.000,—
wodociąg i kanalizacja	— 1.160.000,—
M. Z. E.	— 460.000,—
drogi	— 1.130.000,—
wykup gruntów pod budowę dróg	— 100.000,—
pomiary i plany	— 245.000,—
szkoły (w liczbie 5)	— 735.000,—
plaża w Orłowie	— 90.000,—

Ogólnie biorąc program inwestycyjny zamyka się sumą 5.575.000,— zł.

W dochodowej części budżetu, znajdujemy następujące sumy globalne (w tysiącach złotych):

	Ogółem	Zwyczajne	Nadzwycz.
wykonanie 1933/34	22.944	9.145	13.799
wykonanie 1934/35	12.590	8.944	3.646
budżet 1935/36	11.337	8.605	2.732
budżet 1936/37	6.304	4.869	1.435

Zaznaczyć należy, że w dochodach nadzwyczajnych 1933/34 w dziale pożyczek figuruje suma, przekraczająca 13 miljonów złotych. Nie są to faktyczne pożyczki, tylko przeksięgowanie konwersji uciążliwych zobowiązań krótkoterminowych na długoterminowe (porówn. odpowiednie pozycje w wydatkach nadzwycz.)

Dochody z poszczególnych działów budżetu przedstawiają się następująco (w tysiącach złotych):

Dochody zwyczajne

	wykon. 1934/35	budżet 1935/36	budżet 1936/37
Ogółem	**8.944**	**8.605**	**4.869**
Majątek	171	210	130
Przedsiębiorstwa	509	670	627
Subwencje i dotacje	4.806	4.210	568
Zwroty	559	629	653
Opłaty administracyjne	120	207	257
Opłaty za korzystanie z urządzeń dobra publ.	57	78	93
Udział w podatkach państwowych	641	432	338
Dod. do podatk. państw.	851	898	2.051
Podatki samoistne	1.214	1.237	149
różne	16	34	3

Ogólna suma dochodów zwyczajnych, po wyeliminowaniu działu subwencje i dotacje, uległa zmniejszeniu o kwotę około 100 tysięcy złotych, gdyż, jak już wspominaliśmy wyżej, teren miasta i liczba ludności, jako też wydatki wzrosły. Taką rażącą dysproporcją tłumaczyć należy tem, że włączone do Gdyni tereny: Orłowo, Mały Kack, Cisowa są, — budżetowo rzecz biorąc — bierne, gdyż powodują potrzebę zwiększenia wydatków budżetowych, przy braku możności czerpania z tamtego źródła jakichkolwiek dochodów dla miasta.

Pozatem złagodzona polityka fiskalna Urzędu Skarbowego w dotkliwy sposób wpływa na zmniejszenie się źródeł dochodów miasta w dziale podatków. Subwencje i dotacje skarbowe ustają w związku z przejęciem długów Gdyni przez Skarb Państwa.

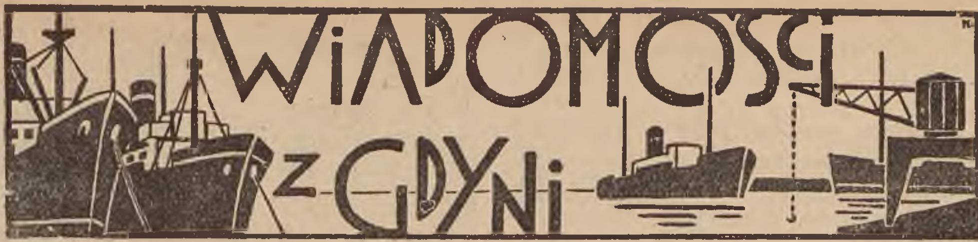
Dochody nadzwyczajne przedstawiają się następująco (w tysiącach złotych):

Dochody nadzwyczajne

	wykon. 1934/35	budżet 1935/36	budżet 1936/37
Ogółem	**3.646**	**2.732**	**1.435**
Majątek miejski	30	66	59
Subwencje i dotacje	236	25	31
Zwroty	14	18	25
Pożyczki	3.285	1.098	1.089
Dopłaty	49	70	200
Pod. inwestycyjne	32	56	30
różne	—	1.400	—

Prócz wyżej wymienionych dochodów nadzwyczajnych Zarząd Miasta ma zapewnionych 500 tysięcy złotych dotacji z Funduszu Pracy na budowę dróg. Istnieje również możliwość otrzymania poza wymienioną kwotą pożyczki w wysokości 1.700 tysięcy złotych. Wobec powyższego prawdopodobne jest podniesienie się sumy dochodów nadzwyczajnych do 3.625 tysięcy złotych.

Bolesław Polkowski.



ROCZNE WALNE ZGROMADZENIE RADY INTERESANTÓW PORTU W GDYNI.

W dniu 1 kwietnia br. odbyło się pod przewodnictwem p. konsula inż. Laureckiego Roczne Walne Zgromadzenie Rady Interesantów Portu w Gdyni.

W sprawozdaniu za piąty rok swego istnienia — rok 1935 — Zarząd Rady Interesantów Portu przedstawił działalność Rady i swych zrzeszonych związków, kładąc szczególny nacisk na to, że lata 1935/36 były przełomowe w zakresie kolejnictwa w Gdyni, gdyż praca kolei w porcie i w związku z portem doznała znacznego usprawnienia. Odcinkowi kolejowemu Rada Interesantów Portu poświęcała i poświęca główną uwagę, gdyż jest to problem podstawowy dla należytego funkcjonowania naszego portu.

Szczegółowo omówiono sprawy celne, podkreślając znaczny rozwój i postępującą sprawność aparatu celnego w Gdyni, przyczem podkreślono, że utrzymanie sprawności służby celnej w Gdyni jest uwarunkowane dalszym systematycznym rozwojem aparatu osobowego.

Omawiając zagadnienia podatkowe, podkreśliła Rada, że tak ustawodawstwo jak i praktyka władz wymagają dalszej ewolucji, aby zrównać Gdynię z liberalnemi warunkami, w jakich znajdują się porty konkurujące. Omawiano dalej zagadnienie eksploatacji portu, inwestycyj portowych i dalszej rozbudowy portu, wreszcie zagadnienie administracji portu oraz sprawy socjalne.

Rok 1935 stanowi dalszy etap postępu rozwoju portu. Ten postęp jest jednak uwarunkowany dalszą rozbudową portu, którego zdolność przepustowa nie odpowiada jeszcze różnorodnym potrzebom polskiego handlu zagranicznego.

Nowe władze Rady Interesantów Portu wybrano prawie w niezmienionym składzie.

Prezesem został wybrany poraz szósty pan konsul generalny inż. Napoleon Korzon. wiceprezesami pp. dyr. Kollat i konsul Byczkowski.

Członkami Zarządu zostali wybrani pp.: konsul Cienciała, konsul Dr Darski, dyrektor Gieysztor, dyrektor Jasiński, dyrektor Hordyński, dyrektor Jakubowicz, dyrektor Hildt, dyrektor Królikowski, dyrektor Pistel, konsul inż. Laurecki, prezes Tor i dyrektor Zieliński.

Członkiem honorowym Rady jest p. Juljan Rummel.

Dyrektorem Rady Interesantów Portu od początku jej istnienia jest p. konsul Dr B. Kasprowicz.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W MIES. MARCU BR

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego osiągnęły *w mies. marcu rb. 583.767,1 ton* wobec 529.084,4 ton w mies. lutym rb., oraz 704.683,5 ton w mies. marcu 1935 r.

Miesiąc marzec rb. wykazuje nieznaczny 10,3%-owy wzrost obrotów w porównaniu z ub. mies. lutym rb. oraz dość poważny 17,3%-owy spadek obrotów w stosunku do obrotów mies. marca 1935 r.

Pierwszy kwartał bieżącego roku przynosi nieznaczny 4,3%-owy wzrost obrotów zamorskich portu. Wzrost ten spowodowany został pozycjami eksportu zamorskiego, które wykazują 7,3%-owe zwiększenie się w roku sprawozdawczym w porównaniu z rokiem ubiegłym. Pewną niekorzystną zmianę po raz pierwszy w porcie gdyńskim wykazuje import zamorski, który w okresie 3-ch pierwszych miesięcy bieżącego roku wykazał 11,3%-owy spadek. Spadek ten spowodowały przedewszystkiem pozycje: złomu żelaznego, owoców świeżych, nasion oleistych różnych, ryżu surowego oraz żużli Thomasa. Spośród tych pozycyj pewną baczniejszą uwagę budzić musi poważny spadek importu owoców świeżych, których przywieziono w pierwszym kwartale roku bieżącego 14.179 ton wobec 39.545 ton w tym samym okresie czasu roku ubiegłego. Wobec kończenia się sezonowego importu owoców południowych (pomarańcze itp.) oznaczałoby to załamanie się dobrej konjunktury na te owoce.

Z poważniejszych pozycyj eksportu nadal wykazują wzrost w okresie 3-ch pierwszych miesięcy roku bieżącego w porównaniu z rokiem ubiegłym: węgiel eksportowy, węgiel bunkrowy i koks. Bardzo dobrze przedstawia się w roku sprawozdawczym eksport drzewa tartego, bali i słupów oraz całego szeregu wyrobów z drzewa, jak dykty, meble gięte itp.

Na uzyskanie ogólnych obrotów zamorskich w mies. marcu rb. (583.767,1 ton) złożył się przywóz zamorski — 96.100,6 ton oraz wywóz zamorski — 487.666,5 ton.

Przywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (96.100,6 ton) wykazuje dość poważny 42%-owy wzrost w porównaniu z ub.

mies. lutym rb. (67.665,5 ton) oraz równie poważny 30,6%-owy spadek obrotów importu w stosunku do mies. marca 1935 r. (138.588,6 ton).

Wzrost importu zamorskiego w miesiącu sprawozdawczym spowodowały w pierwszym rzędzie pozycje towarów sezonowych, jak ryżu surowego i owoców świeżych. Poza ryżem surowym (7.927 ton wobec 10 ton w lutym rb.), owocami świeżemi (7.456 ton wobec 3.092 ton w lutym rb.), wykazały wzrost pozycje: złomu żelaznego — 14.278 ton (11.151 ton), miedzi — 2.114 ton (723 ton), części wagonów i lokomotyw — 670 ton (465 ton), maszyn, aparatów i części — 660 ton (430 ton), kawy — 927 ton (61 ton), pirytów — 3.701 ton (brak w mies. lutym rb.), tłuszcze zwierzęce surowe — 1.304 ton (984 ton), tran — 331 ton (72 ton), tytoń — 275 ton (76 ton), garbniki — 1.784 ton (1.059 ton), żużle Thomasa — 8.900 ton (brak), bawełna — 9.620 ton (5.975 ton), szmaty — 852 ton (677 ton), kauczuk — 749 ton (352 ton), celuloza — 947 ton (559 ton) oraz papieru — 943 ton (917 ton). Miesiąc marzec jest miesiącem, w którym rozpoczyna się „kampanja“ ryżowa. W tym czasie rozpoczyna się import całookrętowych ładunków ryżu sur., przywożonych do Gdyni bezpośrednio z Birmy. Jest to okres, kiedy to kończy się sezon na importowane owoce południowe. Ten stopniowy spadek przywozu owoców świeżych trwa przeciętnie do mies. maja. Do pozycji importu zamorskiego, które wykazały spadek w mies. sprawozdawczym należą: nasiona oleiste — 4.508 ton (4.751 ton), śledzie świeże — 1.179 ton (2.070 ton), śledzie solone — 1.408 ton (1.587 ton), rudy różne i wypałki pirytowe — 431 ton (5.819 ton), tłuszcze i oleje roślinne — 405 ton (565 ton), wełna — 2.715 ton (3.360 ton), juta — 1.190 ton (1.359 ton), cyna — 17 ton (59 ton), oraz wyrobów żelaznych i stalowych — 387 ton (493 ton). Spośród tych pozycyj importu zwraca szczególną uwagę poważny spadek przywozu rud różnych i wypałków pirytowych.

Szczegółowo ilustruje import zamorski w miesiącu marcu br. w porównaniu z tym samym miesiącem 1935 r. poniższe zestawienie:

IMPORT (tony)

	marzec 1936 r.	marzec 1935 r.
Ryż surowy	7.927	12.969
owoce świeże	7.456	10.943
owoce suszone	519	850
konserwy owocowe	4	13
orzechy i migdały	96	140
kawa	927	556
kakao	340	1.286
herbata	138	136
korzenie	112	255
nasiona oleiste	4.508	3.551
nasiona różne	479	240
rośliny i materjały roślinne	14	19
żywica	762	522
śledzie świeże	1.179	1.264
śledzie solone	1.408	1.358
rudy różne i wypałki piryt.	431	4.585
piryty	3.701	6.275
oleje	179	44
smoła i smary	83	19
asfalt	11	3
tłuszcze i oleje roślinne	405	379
tłuszcze zwierzęce surowe	1.304	790
tran	331	115
napoje alkoholowe i inne	93	45
tytoń	275	329
siarka	239	190
przetwory chemiczne	201	287
farby	44	8
garbniki	1.784	1.378
fosforyty	10.898	16.158
żużle Thomasa	8.900	13.135
skóry	2.266	2.806
wełna	2.715	1.758
odpadki wełny	83	21
przędza wełniana	44	16
bawełna	9.620	6.388
odpadki bawełny	122	39
przędza bawełniana	176	45
len, konopie, sizal i inne włókna roślinne	209	89
juta	1.190	847
szmaty	852	632
kauczuk	749	222
wyroby gumowe	124	136
papier	943	1.295
papa, tektura	—	769
celuloza	947	692
żelazo surowe	459	326
metale różne	142	49
złom żelazny	14.278	39.478
miedź	2.114	621
cyna	17	43
cynk	31	—
wyroby żelazne i metalowe	387	371
maszyny, aparaty i części	660	164
części wagonów i lokomotyw	670	377
samochody, motocykle i części	98	39
różne	2.757	3.504
Razem	96.101	138.589

Wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (487.666,5 ton) wykazuje nieznaczny 5,6%-owy wzrost w porównaniu z ub. mies. lutym rb. (461.418,9 ton) oraz spadek 18,4% w stosunku do mies. marca 1935 r. (566.094,9 t.)

Podobnie jak i poprzednio wzrost wywozu w miesiącu marcu rb. spowodowany został przedewszystkiem grupą wytworów mineralnych, jak węgiel eksportowy — 376.963 ton (354.430 ton), węgiel bunkrowy — 30.800 ton (25.601 ton), oraz koks — 21.796 ton (17.792 t.) Poza grupą mineralną wykazały wzrost pozycje: mąki ryżowej — 150 ton (75 ton), słodu

— 2.232 ton (1.112 ton), owoców świeżych — 306 ton (110 ton), drobiu i ptactwa bitego — 125 ton (62 ton), cementu — 2.335 ton (193 ton), cukru — 2.893 ton (2.465 ton), makuchów — 2.330 ton (1.110 ton), bieli cynkowej — 233 ton (218 ton), bawełny i odpadków — 332 ton (160 ton), drzewa tartego — 16.090 ton (15.590 ton), mebli giętych — 378 ton (276 ton), celulozy — 1.300 ton (468 ton), żelaza surowego — 646 ton (214 ton), rur żelaznych i żeliwnych — 2.595 ton (2.053 ton), oraz cynku — 955 ton (608 ton). Początek roku sprawozdawczego przynosi załamanie eksportu węgla. Zażegnanie wybuchu strajku w górnictwie węglowem angielskiem musiało spowodować osłabienie popytu, jaki dał się w zwiazku z zamierzonym strajkiem zauważyć. Niekorzystnie miał wpłynąć tu również konflikt robotniczy w Danji oraz interwencja rządu szwedzkiego w celu obniżenia przywozu węgla polskiego, aby umożliwić Anglji osiągnięcie jej kwot kontyngentowych. Poza dobrze zapowiadającą się grupą drzewa i jego wyrobów, zwraca uwagę przeszło dziesięciokrotny wzrost wywozu cementu oraz przeszło dwukrotny wzrost wywozu makuchów.

Z pozycyj eksportu, które wykazują spadek w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. mies. lutym rb. należą tu: mąka — 3 tony (220 ton), mąka pastewna — 90 ton (210 ton), nasiona i rośliny — 633 ton (2.869 ton), bekony — 1.545 ton (1.603 ton), jaja — 1.058 ton (1.454 ton), masło — 320 ton (547 ton), przetwory mięsne — 913 ton (961 ton), otręby — 254 ton (407 ton), soda — 253 ton (278 ton), salmiak — 32 ton (72 ton), karbid — 194 ton (245 ton), nawozy azotowe (siarczan amonu) — 188 ton (7.019 ton), tkaniny — 482 tony (573 tony), bale i słupy — 1.214 ton (4.354 ton), wyroby z drzewa — 245 ton (405 ton), dykty i forniery — 916 ton (1.245 ton), papa i tektura — 148 ton (227 ton), żelazo handlowe — 4.477 ton (7.457 ton), wyroby żelazne i metalowe — 2.156 ton (3.402 ton), oraz blacha cynkowa — 294 ton (744 ton).

Ekwiwalentem spadku wywozu bali i słupów będzie wzrost wywozu tarcicy. Niepokojącem zjawiskiem jest poważny spadek wywozu siarczanu amonu. Podobne obawy musi budzić poważny spadek wywozu żelaza handlowego i wyrobów z niego. Co się zaś tyczy spadku eksportu blachy cynkowej, to daje się tu zauważyć w porcie gdyńskim pewna zależność ze wzrostem eksportu cynku. Spadek jednego z tych artykułów jest równoważony wzrostem drugiego.

Szczegółowo ilustruje eksport zamorski w miesiącu marcu rb. w porównaniu z tym samym miesiącem 1935 r. poniższe zestawienie:

EKSPORT (tony)

	marzec 1936 r.	marzec 1935 r.
Strączkowe	5	1
mąka ryżowa	150	180
mąka	3	97
mąka pastewna	90	630
ryż	—	254
słód	2.232	2.057
owoce świeże	306	963
konserwy owocowe	1	—
nasiona i rośliny	633	85
szynki i inne peklowane	33	276
bekony	1.545	1.479
drób i ptactwo bite	125	87
jaja	1.058	694
masło	320	2
cement	2.335	300
węgiel eksportowy	376.963	465.431
węgiel bunkrowy	30.800	26.556
koks	21.796	12.390
oleje i parafina	7	14
tłuszcze zwierzęce surowe	507	53
przetwory mięsne	913	207
cukier	2.893	15.131
napoje alkoholowe	6	6
spirytus	—	59
makuchy	2.330	534
otręby	254	—
soda	253	399
salmiak	32	6
karbid	194	253
farby	—	3
biel cynkowa	233	284
sól potasowa	—	1.835
saletra	9	1.073
nawozy azot. (siarczan amonu)	188	1.929
skóry	22	61
tkaniny	482	453
bawełna i odpadki	332	225
bale i słupy	1.214	1.261
drzewo tarte	16.090	5.890
wyroby z drzewa	245	170
klepki	160	1
dykty i forniery	916	1.271
meble gięte	378	318
wyroby koszykowe	119	5
papier	700	1.019
papa, tektura	148	290
celuloza	1.300	513
żelazo surowe	646	—
żelazo handlowe	4.477	6.960
metale różne	12	12
wyroby żelazne i metal.	2.156	2.723
szyny kolejowe	—	5.913
rury żelazne i żeliwne	2.595	508
cynk	955	1.423
blacha cynkowa	294	741
różne	8.212	3.070
Razem	487.667	566.095

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym analogicznie do obrotów towarowych wykazuje wzrost ilości oraz pojemności statków tak na wejściu jak na wyjściu. Przyszło bowiem 373 statki (327) o pojemności 389.237

n. r. t. (343.224 n. r. t.), wyszło zaś 360 statków (341) o pojemności 371.654 n. r. t. (363.769 n. r. t.)

Kolejność bander w miesiącu sprawozdawczym ukształtowała się następująco: Szwecja — 1 miejsce, Polska — 2, Danja — 3, Anglja — 4, Włochy — 5, Niemcy — 6, Norwegja — 7, Stany Zjednoczone Am. P. — 8, Finlandja — 9, Grecja — 10, Holandja — 11, Estonja — 12, Łotwa — 13, Z. S. S. R. — 14 itd.

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w marcu rb. wyniósł 1.043,5 n. r. t.

Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 41.

Średni postój statków w porcie wyniósł 45,8 godzin.

Ruch statków w miesiącu marcu br. ilustruje poniższe zestawienie:

Ruch statków

	Przyszło		Wyszło	
	ilość	N.R.T.	ilość	N.R.T.
Polska	52	61.819	48	58.533
Anglja	18	37.447	16	30.909
Danja	69	46.233	61	40.625
Estonja	6	4.150	7	4.580
Finlandja	12	17.116	14	18.654
Grecja	7	19.259	6	16.419
Holandja	8	5.937	7	5.120
Łotwa	3	4.241	3	4.241
Niemcy	51	32.316	49	31.264
Norwegja	34	28.215	33	27.559
Rumunja	—	—	1	2.599
Stany Zjedn. Am. P.	8	25.679	8	25.679
Szwecja	91	68.630	96	73.169
Włochy	11	35.643	10	31.271
Z. S. R. R.	3	2.552	1	1.052
Razem	373	389.237	360	371.654

Ruch pasażerów nadal bardzo słaby. Spadek pasażerów na przyjściu rekompensuje wzrost na wyjściu. Przyjechało bowiem pasażerów ogółem 282 osoby (250), w tem: z Anglji — 26 osób, Argentyny — 5, Belgji — 20, Danji — 17, Egiptu — 2, Finlandji — 11, Francji — 1, Hiszpanji — 6, Holandji — 6, Niemiec — 3, Norwegji — 1, Stanów Zjedn. Am. P. — 174 oraz Szwecji — 10 osób. Wyjechało zaś pasażerów ogółem 1.105 osób (1.390), w tem: do Anglji — 280 osób, Bismy — 5 Francji — 516, Marokko — 1, Norwegji — 1, Stanów Zjedn. Am. P. — 300, oraz via W. M. Gdańsk — 2 osoby.

W związku ze wzrostem emigracji polskiej do Ameryki Południowej daje się zauważyć od paru miesięcy ruch pasażerów w kierunku portu francuskiego Le Havre, aby stamtąd na francuskich statkach być skierowanym bezpośrednio do Brazylji i Argentyny. Wobec uruchomienia w najbliższym czasie przez „Gdynia — Ameryka" Linje Żeglugowe S. A. własnej regularnej komunikacji ruch ten odbywać się będzie na polskich statkach.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH W PORCIE W MARCU BR.

W miesiącu sprawozdawczym przepracowano godzin 9.294 min. 25 z zużyciem prądu 72.930 kWh i przeładowano 147.676 t. towarów masowych i drobnicowych, z czego przypada na poszczególne grupy dźwigów:

Dźwigi	Godz. pracy netto	Ilość przeład. ton	I ość zuż. prądu kWh	proent zatrudn. netto
1. 3 mostowe	175,05	16.407	5.704	29,2
2. 1 taśmowiec	24,50	8.626	1.970	12,4
3. 1 zasobnik	171,50	11.973	1.529	85,8
4. 8 do złomu	1.608,45	36.590	19.569	125,0
5. 26 bramowe	4.426.20	53.129	24.930	85,2
6. 14 półbram.	2.887,45	32.924	19.231	103,1

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za miesiąc sprawozdawczy w bieżącym roku 90,4%, w ubiegłym roku 130,00, spadek wynosi zatem 39,6.

ZAGADNIENIE OBROTU BEZGOTÓWKOWEGO W GDYNI.

W dniu 2 kwietnia 1936 r. zwołała Rada Interesantów Portu zebranie firm zrzeszonych, na które zaprosiła reprezentantów władz i urzędów oraz bankowości. Na zebraniu tem omówiono potrzebę rozwinięcia obrotu bezgotówkowego w Gdyni.

Poza reprezentantami firm zrzeszonych wzięli udział w zebraniu pp.: Dyrektor Banku Gospodarstwa Krajowego Grabowski; Dyrektor Banku Polskiego Marcickiewicz; Dyrektor Powszechnego Banku Związkowego Hildt; Dyrektor Banku Zachodniego Królikowski; Wicedyrektor Izby naszej Kawczyński; Naczelnik Urzędu Celnego Fałatowicz; Radca w Urzędzie Morskim Zdziebłowski; Naczelnik Wydziału Urzędu Morskiego Walewski; Naczelnik stacji kolejowej w Gdyni Osiński.

Zagajając zebranie dyrektor Rady Interesantów Portu p. Dr Bolesław Kasprowicz wyjaśnił, że zebranie ma na celu omówienie możliwości stosowania obrotu bezgotówkowego w większym zakresie w ruchu portowym aniżeli dotychczas.

W rzeczowej dyskusji pod przewodnictwem p. dyrektora Grabowskiego wszystkie czynniki zainteresowane stwierdziły konieczność rozwiązania zagadnienia obrotu bezgotówkowego w Gdyni, w którym to celu uznano za potrzebne przedstawienie przez Radę Interesantów Portu w memorjałach do odnośnych resortowych Ministerstw, aby podległe im urzędy w Gdyni (dla kolei — Ministerstwo Komunikacji, dla Urzędu Morskiego — Ministerstwo Przemysłu i Handlu, dla Urzędu Celnego i Skarbowego — Ministerstwo Skarbu) mogły przyjmować do wpłaty czeki bankowe, wystawione na Bank Polski.

W dyskusji podkreślono, że wszystkie władze i instytucje publiczne w Gdańsku zachęcają strony, aby posługiwały się w stosunku z niemi obrotem bezgotówkowym.

Również uchwalono zwrócić się do Banku Polskiego z memorjałem, uzasadniającym potrzeby otwarcia w Gdyni biura rozrachunkowego między bankami, co przyczyni się do usprawnienia techniki obrotu pieniężnego w Gdyni.

Uznając konieczność pójścia obrotowi finansowemu firm portowych na rękę, p. dyrektor Marcickiewicz wyraził swą zgodę na przyjmowanie przez Bank Polski, Oddział w Gdyni, czeków przelewowych na konto Urzędu Celnego w Gdyni w czasie do godz. 13,30, a nie jak dotychczas do godz. 12-tej.



OGRANICZENIE ODPOWIEDZIALNOŚCI W KONOSAMENCIE MORSKIM NIE ZAWSZE CHRONI ARMATORA.

Sąd apelacyjny w Trieście rozpatrywał niedawno ciekawą sprawę odpowiedzialności towarzystwa żeglugowego za przyjętą do przewozu w Buenos Aires i nie wydaną w Europie skrzynię o wartości znacznie większej niż przeciętna.

Powodem było towarzystwo asekuracyjne, które wypłaciło ubezpieczonemu 42.000 lirów za zaginioną skrzynię z błamami dzikich zwierząt, nadaną obok czterech waliz w Buenos Aires na statek linjowy, i ubezpieczoną wraz z niemi na łączną kwotę 65.000 lirów. Towarzystwo żeglugowe zaproponowało jedynie odszkodowanie w wysokości 1.000 lirów, stojąc na stanowisku, że jest zobowiązane tylko do odszkodowania wyznaczonego w konosamencie. Powód jednak powoływał się na panujący pogląd prawny, znajdujący swój wyraz w poprzednio zapadłych wyrokach apelacyjnego sądu w Trieście, że postanowienia konosamentu o ograniczeniu odpowiedzialności do 1.000 lirów od sztuki nadanej nie mają zastosowania do tych wypadków, kiedy 1) ta kwota jest nieproporcjonalnie mała wobec rzeczywistej wartości przesyłki, 2) gdy nie było zniżki frachtowej i 3) kiedy zachodzi poważne zaniedbanie ze strony towarzystwa żeglugowego.

Trybunał przyznał wprawdzie dopuszczalność stosowania powszechnie znanych klauzul, dotyczących ograniczenia odpowiedzialności, umieszczanych w konosamentach morskich, jednakże wymaganiom rzetelności winno się stać zadość. Z deklaracji rodzaju towaru, jego jakości i ilości wynikało, że wartość jego znacznie przewyższa maksymalną kwotę odszkodowania, wyznaczoną w konosamencie. W sprawie wysokości frachtu towarzystwo żeglugi twierdziło, że przesyłający właśnie korzystał ze zniżki frachtowej, o ile wysyłał towar tylko według norm dla wagi i objętości a nie według zadeklarowanej wartości, gdyż w tym ostatnim wypadku zapłaciłby fracht znacznie wyższy. Powód twierdził, że pojęcie zniżki frachtowej nie może być stosowane do normalnego frachtu, do którego mogą dojść lub niedojść dopłaty za podaną wartość. Trybunał uznał słuszność stanowiska powoda, zaznaczając jednakże, że decyzja w tym punkcie nie jest potrzebna, gdyż przedewszystkiem niewydanie przesyłki powstało z poważnego zaniedbania towarzystwa żeglugi. Nawet gdyby został zapłacony fracht ulgowy niedopuszczalnem jest, ażeby towarzystwo żeglugi przez stosowanie omawianej klauzuli konosamentu mogło się zwalniać od odpowiedzialności za poważne zaniedbanie swych obowiązków jako przewożącego. Towarzystwo żeglugi nawet nie mogło wskazać kiedy i skąd zginęła skrzynia, dowodząc w ten sposób swego przewinienia niewątpliwie poważnego.

Trybunał uznał również niedopuszczalność krycia się odpowiedzialnością tylko za ułamek wartości przewożonego towaru, mając przy wystawianiu konosamentu pełną świadomość co do jego wyższej wartości. Powołując się na rozstrzygnięcia sądu kasacyjnego trybunał rozstrzygnął sprawę na korzyść powoda. Również sąd apelacyjny w Genui rozstrzygał podobne sprawy analogicznie, wobec czego orzeczenie powyższe uważać można za typowe dla stanowiska jurysdykcji włoskiej w sprawie odpowiedzialności za przewozy towarów morzem.

PRZYJECIE „HAGUE RULES“ I NOWE USTAWODAWSTWO MORSKIE W SZWECJI.

Szwecja wraz z pozostałemi krajami skandynawskiemi przyjęły dopiero teraz znane „Hague Rules z roku 1924“, będące przedmiotem międzynarodowej konwencji 1924 roku. Prawidła te stały się dla konosamentu i odpowiedzialności z niego tem, czem prawi-

dla Yorku i Antwerpji dla umowy frachtowej (czarteru). W związku z przyjęciem Hague Rules szwedzki Komitet Morskiego Ustawodawstwa wypracował wspólnie z delegatami Danji, Finlandji i Norwegji projekt zupełnej rewizji skandynawskiego ustawodawstwa morskiego. Projekt obejmuje między innemi zupełną przeróbkę szwedzkiego morskiego prawa dotyczącego frachtowania. Według Scandinavian Shipping Gazette najważniejsze zmiany są następujące:

Część o frachtowaniu obejmuje umowy frachtowe na pojedyncze podróże umowy frachtowe na czas (time - czarters), konosamenty i postanowienia o przewozie pasażerów.

Jedną z najdonioślejszych zmian będzie zastąpienie dla statków ponad 400 ton dotychczasowego przepisu o normalnym okresie postojowym, obliczanym wyłącznie w zależności od wielkości statku, — postanowieniem, że okres postoju normalnego, bez opłacania przestojowego, będzie określany na podstawie pewnych warunków, wyznaczanych dla każdego indywidualnego wypadku. Również zaniechana zostanie zasada obecnie działającego ustawodawstwa, że frachtujący mogą unieważnić umowę frachtową za zapłatą t. zw. frachtu pustego (dead freight), wynoszącego część lub cały fracht normalny, i przewiduje się w miejsce jego regulacja według konsekwencyj, wynikających z unieważnienia umowy frachtowej ze strony frachtującego, co jest więcej zgodne z ogólnemi (niemorskiemi) przepisami, dotyczącemi odszkodowań w wypadku zerwania kontraktu.

Również postanowienia dotyczące umów „time - charter“ ulegną znacznym zmianom. Umowy frachtowe na czas stały się bardzo rozpowszechnioną formą frachtowania. Ustalił się pewien usus i wypracowane zostały standardowe umowy tego rodzaju. Zasadniczo time - charter jako umowa dąży do otrzymania statku na szereg podróży i w gruncie rzeczy bezpośrednio się nie interesuje frachtowym przewozem towarów. Ta osobliwość będzie w pełni uwzględniona w nowem szwedzkiem prawodawstwie, dotyczącem umów frachtowych.

W dziale konosamentu nowe postanowienia zostały wprowadzone dla „konosamentów na przyjęte towary“ („bills of lading for goods received“) i dla konosamentów „bezpośrednich“, czyli właściwie mówiąc, przelotowych („trough bills of lading“).

Dział o przewozach pasażerów przewiduje zwiększoną odpowiedzialność za przewóz pasażerów, przyczem przeprowadzona ona jest równolegle do odpowiedzialności za przewozy towarów. Przewożący jednakże mają prawo ograniczyć swą odpowiedzialność z przewozów pasażerów do 20.000 koron od osoby.

SVENSKA OSTASIATISKA BUDUJE DWA NOWE MOTOROWCE DLA LINJI DALEKIEGO WSCHODU.

Svenska Ostasiatiska Kompaniet zamówiło dwa szybkobieżne motorowce po 10.000 ton pojemności dla linji Göteborg — Daleki Wschód, z dostawą we wrześniu 1937 i w styczniu 1938 roku.

URZĄDZENIA CHŁODNICZE NA STATKACH POLSKICH.

Specjalne instalacje i komory chłodnicze do przewozu artykułów spożywczych w formie ładunków handlowych posiadają następujące statki polskie: ss „Kościuszko“, MS „Batory“, ss „Warszawa“, ss „Lech“, ss „Lublin“ i ss „Lwów“.

Ogólna pojemność komór chłodniczych wzmiankowanych statków wynosi 271,080 st. sześć.

NOWE STATKI DLA KOMUNIKACJI Z AMERYKĄ POŁUDNIOWĄ.

Na stoczni Penhoet w St. Nazaire już się buduje nowy „L'Atlantique“ dla francuskiej linji regularnej komunikacji ze wschodniem wybrzeżem Ameryki Południowej, to znaczy z Rio, Santos, Buenos Aires.

Statek będzie nieco mniejszy niż unieruchomiony z powodu pożaru „L'Atlantique“, maszyny jego i kotłownie będą również nieco mniejsze, przy mocy siłowni okrętowej — większej, gdyż zamiast 16 kg na cm kw. ciśnienia pary w kotłach poprzedniego „L'Atlantique“ statek nowy będzie miał ciśnienie 31 kg („Normandie“ — 28 kg na cm kw.) Szybkość statku na próbach ma przewyższyć 25 węzłów moc turbin sięgnie 60.000 koni maszynowych. Oddanie statku ma nastąpić ku końcowi 1938 roku.

Hamburg Amerika Linie zamówiła na stoczni Deutsche Werft w Hamburgu statek dla regularnej komunikacji z zachodniem wybrzeżem Ameryki Południowej, via kanał Panamski. Będzie to motorowiec o pojemności 13.000 t., dwuśrubowy, o szybkości drogowej 17 węzłów, znacznej, jak dla tej, mało ożywionej komunikacji. Motorowiec będzie brał 150 pasażerów pierwszej klasy i tyluż turystycznej klasy. Oddanie statku ma nastąpić z końcem 1937 roku.

ZAMIAR OBNIŻKI OPŁAT PORTOWYCH W ROTTERDAMIE.

W celu podniesienia konkurencyjności portu w Rotterdamie w stosunku do Antwerpji, zamierza zarząd miejski w Rotterdamie, gdyż port tamtejszy jak wiadomo jest własnością miasta, dokonać obniżenia opłat portowych. Obniżki te, jak słychać mają dotyczyć jedynie statków linij regularnych.

TRANZAKCJE WIĄZANE.

Związek Izb Przemysłowo - Handlowych ustalił następujące bliższe szczegóły techniki załatwiania tranzakcyj kompensacyjnych wiązanych:

Tranzakcje winny być zawsze zgłaszane za pośrednictwem poszczególnych Izb Przemysłowo - Handlowych, przyczem kompetentną jest Izba, w której okręgu mieści sie siedziba firmy eksportującej. Izba ta żąda od obu stron przedłożenia kalkulacyj, sporządzonych wg. załączonego schematu, a następnie bada zgłoszoną tranzakcję pod względem jej celowości gospodarczej, kalkulacji wywozowej i przywozowej oraz wartościowego stosunku eksportu do importu.

Skompletowany w ten sposób wniosek w sprawie tranzakcji wiązanej, Izba przesyła do Związku Izb P. H. ze swoją opinją. Tranzakcja badana zostaje powtórnie przez Związek Izb i kierowana przez Komisję Obrotu Zagranicznego, zbierającą się w określonych zgóry terminach, z udziałem delegatów Izby Warszawskiej i Poznańskiej, Rady Handlu Zagranicznego, Państwowego Instytutu Eksportowego, Centralnej Komisji Przywozowej oraz — fakultatywnie — innych Izb P. H.

W wypadku przychylnego załatwienia wniosku przez Komisję, Związek Izb wystawia dla eksportera i importera promese na dokonanie tranzakcji. Promesa ta wydana zostaje firmie za pośrednictwem właściwej Izby P. H., przyczem firma podpisuje jednocześnie zobowiązanie uzupełnienia warunków tranzakcji.

Po dokonaniu wywozu, firma składa dokumenty wywozowe za pośrednictwem właściwej Izby P. H., która po skontrolowaniu dowodów oraz stwierdzeniu, że dokonany wywóz odpowiada warunkom promesy, — kieruje dokumenty do Związku Izb. Związek Izb występuje do Centralnej Komisji Przywozowej z wnioskiem o otworzenie dla firmy importującej kontyngentu na przywożony towar w wysokości, odpowiadającej dokonanemu wywozowi.

Dokumenty oryginalne zostaną po skasowaniu zwrócone eksporterowi.

Jeśli wydana promesa przewiduje dokonanie przywozu przed wywozem za złożeniem gwarancji, Związek Izb występuje do C. K. P. natychmiast po otrzymaniu z Polskiego Towarzystwa Handlu Kompensacyjnego zawiadomienia o złożeniu należnej gwarancji. Firmy, składające gwarancje, winny się zatem zgłaszać bezpośrednio pod adresem Towarzystwa, Warszawa, Moniuszki 10.

Pozwolenia przywozu wydawane są firmom za pośrednictwem Zw. Izb, który jednocześnie pobiera opłaty manipulacyjne.

O całkowitem wywiązaniu się przez eksportera ze zobowiązania wywozowego, Związek Izb zawiadamia Towarzystwo Handlu Kompensacyjnego, które skolei zwalnia złożoną przez firmę gwarancję.

OBROTY POLSKI Z HISZPANJĄ.

Według danych statystycznych udział Polski w obrotach towarowych Hiszpanji w ciągu ostatniego 3-lecia przedstawiał się, jak następuje: (w milj. peset zł):

	Import	Eksport
1933	9.7	0,4
1934	5,7	0,6
1935	11,4	4,1

wykazując saldo na korzyść Polski w roku 1935 — 7.291.759 peset złotych.

Import z Polski w stosunku do całkowitego importu hiszpańskiego w roku 1935 wyraża się cyfrą 1,22 procent.

Główne pozycje importu z Polski do Hiszpanji są następujące:

	Q. M.	Pts. złote
Podkłady kolejowe	34.336	163.909
Siarczan amonu	301.765	2.911.832
Nasiona buraków	13.236	1.625.212
Fasola	2.964	65.238
Jaja	63.364	6.025.380

i wynoszą około 94,1 procent ogólnego importu z Polski do Hiszpanji w roku 1935.

SYSTEM KONTYNGENTÓW I LICENCYJ W INDJACH HOLENDERSKICH.

Dla zorjentowania eksporterów polskich w praktyce stosowania systemu kontyngentów i licencyj w Indjach Holenderskich podajemy poniżej szczegółowe wyjaśnienie w tych kwestjach.

W zakresie artykułów skontyngentowanych (głównie tekstylja) Departament dla Spraw Ekonomicznych ustala ogólną ilość, dozwoloną do przywozu, podając równocześnie procent i ilość, która w zakresie danego artykułu musi być przywieziona z Holandji.

Rozporządzenie, regulujące w ten sposób przywóz danych artykułów, ogłaszane jest w „Staatsblad voor Nederlandsch-Indie zazwyczaj na 24 godziny przed wprowadzeniem go w życie. Kontyngenty dla innych krajów są tajne, wiadomo wszakże, że ustalone są także w procentach całej dozwolonej do przywozu ilości.

Aby uzyskać pozwolenie przywozu, muszą odnośne firmy importowe, które już przed 1. I. 1934 r. były zapisane w rejestrze handlowym, jako importerzy danego artykułu i mogą się wykazać rzeczywistym przywozem w tym zakresie w okresie od 1929 — 1934 roku włącznie, wnieść podanie, które opinjują po-

szczególne Izby Handlowe, a o którem decyduje Biuro Przywozu w Departamencie dla Spraw Ekonomicznych. W razie spełnienia podanych wyżej warunków, uprawniających do uzyskania pozwolenia, to ostatnie zostaje wydane na cały okres obowiązywania kontyngentu i to w tej formie, że obok podania całej przyznanej danej firmie ilości, Biuro Przywozu ustala ilość i procenty, które muszą być przywiezione przez daną firmę z Holandji i innych krajów, posiadających kontyngenty.

W praktyce przepisy te działają w ten sposób, że firmy poszczególne, które zgodnie z procentem ustalonym w pozwoleniu, muszą zakupić tekstylja w Holandji i innych zafiksowanych w pozwoleniu krajach, wolny jeszcze co do pochodzenia procent przyznanego im kontyngentu zakupują w Japonji ze względu na niskie ceny towaru japońskiego. pozwalające na odpowiednie skalkulowanie cen sprzedażnych, przyczem towarem japońskim kompensują sobie straty na towarze europejskim jako droższym. Należy dodać, że firmy starają się całość swego zapotrzebowania lepszych (a więc droższych) gatunków w danym skontyngentowanym artykule pokryć w Europie, a jaknajwięcej tanich, rynkowych ilości zakupić w Japonji.

Tak więc praktyka powoduje, że faktycznie w chwili obecnej większość importu artykułów tekstylnych rozpada się na trzy kraje: Holandję, Anglję i Japonję. Polska wprawdzie, wedle opinji miejscowych importerów, mogłaby w niektórych lepszych gatunkach wyrobów tekstylnych konkurować z Holandją i Anglją, jednak zapotrzebowanie na te wyższe gatunki pokrywane jest przez importerów z reguły w krajach posiadających kontyngenty.

W zakresie artykułów, objętych licencjami przywozowemi, nie ustalono żadnych kontyngentów krajowych, a wydawane uprawnionym firmom importowym pozwolenia przywozu pozostawiają im całkowitą swobodę w wyborze kraju pochodzenia. Duży procent tych dozwolonych ilości zakupywany jest w Japonji. Jak dotychczas jednak, Departament dla Spraw Ekonomicznych przez wprowadzenie licencyj nie zamierzał wykluczać towaru japońskiego, a tylko zorganizować zakupy w rękach zdawna w Indjach Holenderskich osiadłych firm importowych, z wykluczeniem firm nowych, organizowanych po roku 1929, a głównie w latach 1933 — 1934 na terenie Indyi Holenderskich przez Japonję, która nietylko zalewa kraj swym towarem, ale dążyła do importu i dystrybucji przez własne organizacje handlowe w Indjach Holenderskich. System licencyj skierowany jest nietylko przeciwko nowym firmom japońskim, ale wszelkim nowopowstałym, czy nowopowstającym.

POMYŚLNA KONJUNKTURA DLA EKSPORTU TOWARÓW POLSKICH NA RYNKI AFRYKAŃSKIE.

Według informacji Związku Izb Przemysłowo - Handlowych, jednym z rynków światowych, na którym panuje bardzo pomyślna konjunktura, jest obecnie południowa Afryka. Na rynku tym po zwyżce cen złota zaobserwować się dało bardzo silne ożywienie gospodarcze we wszystkich niemal dziedzinach wytwórczości i handlu. Dzięki wydatnej poprawie sytuacji gospodarczej zwiększył się także bardzo poważnie przywóz towarów zagranicznych.

Dla eksportu polskiego na rynku południowo - afrykańskim powstaje korzystna konjunktura w szeregu branż. Dodatnim momentem jest tutaj likwidacja konkurencji włoskiej na skutek sankcyj antywłoskich. Korzystna sytuacja gospodarcza i duże możliwości zbytu dla artykułów polskich skłoniły Związek Izb Przemysłowo - Handlowych do skierowania na ten rynek specjalnego wysłannika, który przeprowadzi badania nad możliwościami wydatnego powiększenia eksportu polskiego.

MOŻLIWOŚCI NAWIĄZANIA STOSUNKÓW HANDLOWYCH Z RYNKIEM CHIŃSKIM.

W związku z działalnością firmy „Polish Products Company" Harbin, 39 Sungary Prospect, która interesuje się wyłącznie wprowadzeniem towarów polskich na rynek chiński i japoński, Państwowy Instytut Eksportowy zwraca uwagę na możliwości nawiązania kontaktu z tamtejszemi rynkami za pośrednictwem wspomnianej firmy.

Dla uniknięcia zbytecznej korespondencji koniecznem jest składanie ofert opróbkowanych z podaniem ostatecznych cen eksportowych f. o. b. lub c. i. f.

Energiczna i fachowa działalność firmy „Polish Products Company", daje gwarancję właściwej obsługi interesów eksporterów polskich.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 17 DO 27 MARCA 1936 R.

AUSTRALJA. Lista surowców, ustalana dla celów preferencji brytyjskiej powiększona została o kilka artykułów chemicznych.

AUSTRJA. Projekt noweli do taryfy celnej, przygotowany od dłuższego czasu jest obecnie całkowicie opracowany i zapewne w niedługim czasie wejdzie w życie. Przewiduje on nieznaczne podwyższenie kilkudziesięciu stawek celnych oraz także pewną ilość niewielkich obniżek.

BELGJA. Z dniem 20 ub. m. uległ skontyngentowaniu wwóz tkanin używanych do wyrobu pantofli (poz. 558 b 4).

Dnia 15 marca zaczęły obowiązywać postanowienia o znakowaniu niektórych artykułów szklanych

i miedzianych, guzików. noży i narzędzi do krajania oraz różnych metalowych przedmiotów do domowego i gospodarskiego użytku.

BRYTYJSKIE POSIADŁOŚCI — **Cypr.** Rozporządzenie ogłoszone 6 ub. m. zwalnia od cła urządzenia i narzędzia do humanitarnego uboju zwierząt.

BUŁGARJA. Z dniem 14 ub. m. zostały wprowadzone opłaty specjalne przy wwozie pewnych rodzajów szkła i wyrobów szklanych oraz pewnych rodzajów papieru (m. in. do wyrobu papierosów).

Na listę surowców i półfabrykatów wolnych od cła wciągnięte zostały surowce i półfabrykaty przeznaczone dla fabryk drożdży.

Kurs przeliczenia stawki celnej w lewach zł został podwyższony dla blachy miedzianej z 2000 na 2.700.

Ukazało się wyjaśnienie Dyrekcji Ceł o bezcłowym przywozie opakowań (z materjałów) używanych do nawozów sztucznych.

CHILE. Ze względu na ustalenie w wielu układach handlowych i kompensacyjnych kursu przeliczeniowego waluty chilijskiej i walut zagranicznych wydało Min. Finansów zarządzenie: 1) uchylające dekret z 31. 12. 34, który przewidywał, że należności uzyskane ze sprzedaży saletry mają być odstępowane importerom po kursie 125% w stosunku do kursu oficjalnego; 2) postanawiające, że należności w walutach zagranicznych, które przeznaczone są na zapłatę towarów importowanych do Chile i zatrzymywane na podstawie układów kompensacyjnych, przewidujących ustalenie kursu rozrachunkowego, będą oddawane po kursie 135% w stos. do kursu oficjalnego. ustalonego przez Centralny Bank Chilijski.

CZECHOSŁOWACJA. Z dniem 15 marca 1936 r. zaszeregowany został do systemu pozwoleniowego przywóz rękawiczek skórkowych (także tylko przykrojonych lub połączonych z materjałami tekstylnemi) także wyszywanych z poz. 341 czsł. taryfy celnej. Wyjątek stanowią rękawiczki przywożone w obrocie uszlachetniającym. dla których obowiązuje zgłoszenie przywozu.

Pozwolenia przywozowe, o ile zostaną udzielone, wydawane będą bezpłatnie.

Wskutek żądań czechosłowackich przędzalń zostały zmienione kontyngenty wywozowe dla przędzy uszlachetnionej do państw clearingowych, a mianowicie:

poz. 204 a przędza lniana, surowa, pojedyńcza 1.25 milj. Kcz. miesięcznie.

poz. 225 a) i b) przędza czesankowa, surowa. pojedyńcza, podwójna lub wielokrotna 2,8 milj. Kcz. miesięcznie.

Dla przędzy bawełnianej ustalono globalne kontyngenty wywozowe do Jugosławji, Rumunji, Austrji i Bułgarji, a mianowicie:

poz. 183 przędza bawełniana, surowa, pojedyńcza 3,5 milj. Kcz., miesięcznie (dotychczas 8,5 milj. Kcz.)

Wywóz uszlachetnionej przędzy bawełnianej z poz. 184 do 187 został całkowicie zwolniony. Zarządzenie to obowiązuje od 1 kwietnia 1936 r.

EKWADOR. 1 bm. weszła w życie nowa ustawa o opłatach konsularnych.

ESTONJA. W związku z podpisaniem układu polsko-estońskiego zostały ustalone do końca rb. kontyngenty eksportowe dla niektórych towarów polskich. stanowiących przedmiot stałego wywozu polskiego do Estonji.

FRANCJA. Ze względu na kryzys panujący w przemyśle obuwia spodziewane jest wydanie zarządzeń, ograniczających produkcję obuwia i otwieranie fabryk obuwia przez obcokrajowców.

Wyprawy porcelanowe stołowe i kuchenne japońskiego pochodzenia korzystać będą z taryfy minimalnej w granicach kontyngentu, w okresie rocznym poczynając od 1 ub. m.

Dekret ogłoszony 14 ub. m. ustala stawki celne. jakim podlegać będzie wwóz szkła nietłukącego („triplex" i t. p.)

GRECJA. Wydane w dniu 21. II. 36 zarządzenie Banku Greckiego o honorowaniu do czasu wyrównania salda bilansu handlowego z Niemcami tylko 60% należności eksporterów, a zatrzymywaniu reszty do czasu wyrównania obrotów handlowych, zostało cofnięte z dniem 29. II. 36. Dawny system wymiany z Niemcami został utrzymany z zastrzeżeniem, że obowiązywać będzie do czasu wyprzedaży produkcji tytoniowej z roku bieżącego.

HISZPANJA. Wprowadzony został zakaz przywozu do Hiszpanji banknotów hiszpańskich wszelkiej wartości. Okres przejściowy, w którym możliwy był przywóz oznaczono na tydzień, licząc od 17 marca rb. Banki mogą przyjmować tylko przesyłki banknotów, zaopatrzone w pozwolenie przywozu, wydane przez Centro Official de Contratation de Moneda, które było załączone przy wywozie banknotów hiszpańskich.

HOLANDJA. Z dniem 1. II. 1936 przedłużony został okres skontyngentowania dla następujących artykułów importowanych do Holandji.

W dniu 14 bm. ukazało się rozporządzenie wprowadzające skontyngentowanie wwozu do Holandji kotłów do gotowania paszy dla bydła.

Okres skontyngentowania 1. 3. 36 — 1. 12. 36.

Okres bazowy 1934—1935.

Ustawowy przydział kontyngentu wynosi 25% przywozu wagowego brutto w przeciętnych 9 miesiącach okresu bazowego.

Skontyngentowanie powyższe dotyczy poz. Nr. 955 (w latach poprzednich 1073) statystyki holenderskiej.

Z dniem 1 marca 1936 r. skontyngentowany został wwóz siatek i tkanin żelaznych i miedzianych do Holandji.

Okres skontyngentowania — 1. 3. 36 — 1. 8. 36.

Okres bazowy — 1. 3. 34 — 1. 8. 34 oraz 1. 3. 35— 1. 8. 35. Ustawowy przydział kontyngentu wynosi 100% przeciętnego przywozu w okresie bazowym. W wypadku siatki żelaznej za podstawę obliczenia służy metr kwadratowy, natomiast dla siatki miedzianej — tonna metryczna.

Odnośne pozycje statystyki holenderskiej objęte skontyngentowaniem są następujące:
siatki i tkaniny żelazne — Nr. Nr. 4375. 5375, 6375:
siatki tkaniny miedziane — Nr. 391.

KUBA. Wobec wysoce niekorzystnego dla Kuby kształtowania się obrotów handlowych z Polską w roku 1935 zostały nałożone cła maksymalne na towary pochodzenia polskiego.

INDJE BRYTYJSKIE. Projekt zmian taryfy celnej w zakresie szeregu artykułów tekstylnych został wniesiony do parlamentu. Projekt zmierza do obrony interesów przywozowych produkcji angielskiej z Lanceshire przeciw silnej konkurencji japońskiej.

ISLANDJA. Dnia 4. bm. weszły w życie podwyższone stawki celne (36 sh. od ctw.) na drożdże.

JUGOSŁAWJA. Ustawa skarbowa na 1936/37 zwalnia od cła pod pewnemi warunkami wwóz materjałów i pojazdów (Fahrzeuge) kolejowych oraz materjału dla nawierzchni torów.

Uchwała Rady Ministrów przewiduje obniżenie cła na piwo z 30 na 20 din. zł. od hektolitra.

MEKSYK. Z dniem 20 ub. m., w związku z zatargiem celnym z Hiszpanją, cła na towary hiszpańskie zostały znacznie podwyższone.

NIEMCY. Dnia 1 wzgl. 15 bm. wchodzą w życie zmiany celne dotyczące kartofli, lodu, materjałów na rękawiczki, rękawiczek, skarpetek i pończoch, oraz artykułów spożywczych zawierających więcej niż 5% kawy lub herbaty.

NIKARAGUA. Traktat handlowy ze Stanami Zjednoczonemi zawarty 11 marca br. przewiduje zniżki celne dla około 10 pozycyj taryfy celnej nikaraguańskiej, które obejmują m. in. następujące artykuły: lekarstwa, farby, smalec, jarzyny konserwowane oraz obcasy gumowe.

PALESTYNA. Rozporządzenie wykonawcze z 6 ub. m. ustala nowe przepisy zdrowotne dla przywozu bydła z Polski i Jugosławji.

PERSJA. Rozporządzenie z 15 stycznia br. uzależnia wwóz roślin, nasion, cebul, korzeni, owoców itp. od zezwolenia Departamentu Rolnictwa.

Od 21. bm. przy wwozie wszelkich towarów będą wymagane świadectwa pochodzenia, potwierdzone przez władze kraju pochodzenia.

RODEZJA POŁUDNIOWA. Cło na odzież wszelką zostało ustanowione w wys. 25% od wartości lub 6 d. od sztuki w zależności, która stawka okaże się wyższą. Cło to stosuje się do wszystkich krajów niebrytyjskich. Towar brytyjski opłaca 12% od wartości.

SZWECJA. Z dniem 1. bm. wchodzą w życie zmiany stawek celnych na radjatory i różne artykuły z blachy.

TURCJA. Ogłoszone zostały nowe zarządzenia dewizowe, w myśl których dewizy dla celów podróży handlowych przydzielane są przez Min. Finansów, o ile stwierdzona zostanie nieodzowna ich potrzeba. Pozatem z listy krajów zakupujących więcej towarów tureckich, niż sprzedających w Turcji skreślono Maltę i Cypr, wnosząc jednocześnie na nią Stany Zjedn. A. P. Hiszpanję i Rumunję skreślono z listy krajów, z któremi Turcja posiada pasywny bilans handlowy, nie mając układów rozrachunkowych. Wniesiono na nią zaś Cypr, Maltę i Kanadę.

UNJA POŁUDN. - AFRYK. Cło antydumpingowe (t. zw. zwykłe) nałożone na blachę galwanizowaną pochodzenia angielskiego zostało cofnięte z mocą wsteczną od 2 stycznia br.

Wwóz preparatu „Nitragin A" został zwolniony od cła.

WIELKA BRYTANJA. Cło na szereg gatunków skór zostało podwyższone z dniem 5 bm. do 30% ad valorem.

Z dniem 9. bm. uległo podwyższeniu cło na wytłoki sojowe, olej sojowy, nasiona słonecznikowe i olej z nasion saflorowych.

Cło od niektórych rodzajów kapeluszy i stożków kapeluszowych uległo podwyższeniu do 15 sh od tuzina.

Dnia 15 bm. weszły w życie nowe stawki celne na zamki i klucze, zapewniające w porównaniu ze stanem dotychczasowym — większą ochronę celną gatunkom tańszym.

WŁOCHY. Nowe stawki podatku obrotowego od wyrobów z jedwabiu weszły w życie 21. ub. m.

WIELKA BRYTANJA. Wobec pogorszenia się płatności importerów hiszpańskich mimo zawarcia układu rozrachunkowego, brytyjski urząd ubezpieczeń kredytów eksportowych nie będzie pokrywać ryzyka transferowego w eksporcie do Hiszpanji, począwszy od 18. III. 1936 r. Ryzyko niewypłacalności jest nadal ubezpieczane.

Allyl paracetaminofenol zwolniony został od t. zw. cła kluczowego.

WŁOCHY. Rozporządzenie ogłoszone 23. ub. m. zezwala na bezcłowy wwóz do 30 czerwca br. 17.000 ton surowego sodu kwaso-azotowego.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma w Armitsarze oferuje swe usługi w zakresie kontaktu handlowego z Indjami. W związku z powyższem P. I. E. prosi zainteresowanych o uprzednie skomunikowanie się z Instytutem. E/8344/22/Ch.

Firma kanadyjska interesuje się importem stołowizny fajansowej. P/8609/65/Ż.

Poważna firma kanadyjska pragnie nawiązać stosunki handlowe z polskiemi wytwórniami szkła i porcelany wszelkiego rodzaju. P/6259/21/Ż.

Rząd Unji Połudn.-Afryk. rozpisał przetarg na dostawę artykułów biurowych i ołówków grafitowych. Warunki są do obejrzenia w Instytucie, pokój 349. Ż.

Firma holenderska poszukuje kontaktów z polskimi eksporterami chemikalij różnego rodzaju. P/8312/47/Ż.

Firma w Bejrucie (Syrja) interesuje się nawiązaniem stosunków handlowych z polskimi eksporterami różnych branż. P/8096/21/Ż.

Firma polska w Buenos Aires szuka kontaktów z polskiemi hutami szklanemi. P/6962/65/Ż.

Firma amerykańska interesuje się zakupem w Polsce koszyków z plecionki drewnianej. Wzór w Instytucie. P/8617/54/Sz.

Firma bułgarska interesuje się zakupem różnych artykułów, m. in. ceramiki, porcelany, jak również konserw mięsnych i jarzynowych. P/7715/21/Sz.

Drewniane guziki poszukiwane są przez firmę w Frankfurcie n/Menem. P/7934/64/Sz.

Firma w Charbinie pragnie importować z Polski naczynia emaljowane. P/8087/44/Ro.

Firma angielska interesuje się importem z Polski gwoździ szewskich dla eksportu na rynki kolonjalne. P/8131/44/Ro.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

POŁOWY RYB MORSKICH W MIESIĄCU MARCU.

Połowy marcowe przewyższyły swym nadzwyczajnym wynikiem wszystkie oczekiwania: obfitość ławic szprotowych wespół z zastosowaniem nowego sposobu połowu szprotów „tukami", czyli sieciami ciągnionemi przez 2 kutry sprawiły, że połowy marcowe jeszcze przewyższyły bezwzględny rekord, osiągnięty w lutym.

Złowiono ogółem, wraz z połowami bornholmskiemi 4.832.990 kg ryb, wartości 331.505 złotych, wobec 3.966.380 kg wartości 228.733 zł w lutym br. i 2.209.560 kg w marcu 1935 r. Tak świetne wyniki osiągnięto nawet pomimo stosowania ograniczeń połowów szprota w tym miesiącu. Nie da się zaprzeczyć, że mimo większej znacznie ilości złowionego szprota i kończącego się sezonu, t. zn. czynników spadku cen, miesiąc marzec odcina się od lutego jako wyraźnie pomyślniejszy dla rybaków, ze względu na uzyskane ceny. Na szproty bowiem ceny dalej nie spadły, utrzymując się na poziomie przeciętnym 4 zł za cetnar 100 kilogramowy i tylko w końcu miesiąca ceny te zaczęły katastrofalnie się wahać, gdyż wędzarnie zaczęły się wycofywać z odbioru szprotów.

Mamy więc pocieszające objawy zwiększania się chłonności rynku krajowego dla szprota, co jest nader pocieszające. Można liczyć więc i nadal tak na zwiększone zapotrzebowanie na szprota w kraju, jak i na widoki dla zróżniczkowanej produkcji i przeróbki szprota, zwłaszcza dla rozmaitych konserw szprotowych.

Według danych Morskiego Urzędu Rybackiego połowy poszczególnych gatunków ryb wyniosły w kilogramach (w nawiasie podano cenę w groszach za jeden kg). Szproty: 4.326.800 (4), śledziki morskie: 291.170 (16), śledziki rzeczne: 7.300 (16), łososie: sztuk 1.276 w 11.560 kg (450), troć: sztuk 183 w 380 kg (400), mielnica: 2.184 sztuk w 930 kg (200). plastugi: stornia: 41.640 (40), zimnica: 7.660 (30), węgorze: 1,750 (140) wątłusze czyli dorsze: 139.980 (20), sieja: sztuk 175 w 320 kg (180), szczupak: 2.760 (160). okoń: 290 (120). płoć: 1.030 (60).

Z powyższych ilości należy wydzielić połowy pod Bornholmem, które wzrosły o 50.000 kg w stosunku do marca ubiegłego roku. Połowy bornholmskie wyniosły więc: dorszy: 104.330 kg (16). flądry 34.980 kg (30), szole: 7.660 kg (20).

Połowy przybrzeżne podzieliły się tak: Hel: 2.096.460 kg o wartości 130.910 zł, Gdynia: 1.509.390 kg — 72.674 zł, od Jastarni do W. Wsi: 877.350 kg — 71.517 zł, od Chłapowa do Karwi: 74.360 kg — 5.232 zł. miejscowości nad Zatoką tj. od Obłuża do Pucka: 128.240 kg o wartości 13.932 zł.

Największym odbiorcą połowów są wędzarnie, które zakupiły: 3.446.860 kg o wartości 165.687 zł, do Gdańska wysłano 3.980 kg — 1.284 zł. inni odbiorcy 1.376.900 kg — 149.909 zł. wywieziono zagranicę 3.250 kg o wartości 14.625 zł.

Zauważyć wypada, że połowy bornholmskie, które zwyżkowały tak względem marca ub. roku, jak i względem lutego b. roku. korzystały już w drugiej połowie miesiąca z nowocześnie urządzonej zamrażalni ryb portu rybackiego w Gdyni, dopiero co uruchomionej. Był to czynnik nowy. dodatnio wpływający na te połowy, natomiast ujemnym czynnikiem, hamującym te połowy był spadek cen na dorsze i flądry o 25% i więcej, bynajmniej nie usprawiedliwiony zwiększeniem tych połowów. Przecież zwiększyły się w tym czasie połowy na szproty i średnia ich cena nie spadła.

Wnioskować więc należy, że nawet w poście, — marzec tegoroczny leżał względem okresu postu wyjątkowo korzystnie, dorsz i flądra bornholmska nie mają jeszcze należytego gruntu w konsumcji krajowej. Szybko działająca zamrażalnia o dużym obrocie konserwuje wprawdzie jaknajsprawniej te połowy dla dalszej konsumcji, jednakowoż każdy większy połów dalekomorski grozi wywołaniem spadku cen na tym odcinku. I tu należałoby utorować drogę zwiększonym połowom przez propagandę i lepszą organizację zbytu tej „krajowej świeżej ryby pełnego Bałtyku".

OBRÓT HANDLOWY RYBAMI PORTU GDYŃSKIEGO W MARCU.

W przeciwieństwie do wyników własnych połowów w marcu, import ryb okazał się w marcu mniejszy niż w lutym. Według danych Morskiego Urzędu Rybackiego przywieziono w marcu ryb 2.743 ton, z czego przypada na port rybacki 2.323 ton dowiezionych 9-ma statkami (w tem jeden polski), a 420 ton przez port handlowy dowiezionych w mniejszych partjach na 32 statkach (w tem 2 polskie). Z towarów rybnych portu rybackiego przypadało: śledzie solone norweskie 1.249 ton t. j. 7.644/1 dużych i 328/2 pół beczek, śledzie solone angielskie jarmuckie 28 ton, tj. 169/1 dużych beczek. Śledzi świeżych w lodzie z Norwegji 229 ton, z Anglji 18 ton. Śledzi zamrożonych z Norwegji 710 ton, dorszy zamrożonych 20 ton. innych ryb zamrożonych 14 ton. tranu 34 ton.

W porcie handlowym wyładowano: śledzi solonych 82 ton (z Norwegji, Holandji. Finlandji, Szwecji i Niemiec). Śledzi świeżych norweskich 27 ton, angielskich 29 ton. śledzi

zamrożonych 12 ton z Norwegji, tranu: 44 ton z Norwegji i 153 ton z Holandji, inne ryby: norweskie 10 ton, holenderskie 4 tony. Konserwy rybne ogółem 59 ton (z Portugalji, Norwegji, Szwecji, Niemiec, Francji, Belgji, Hiszpanji i Holandji).

Z portu rybackiego wysłano 330 wagonów z rybami, w tem 3 do Austrji.

KRONIKA.

— **CHARAKTERYSTYKA UB. SEZONU ŚLEDZIOWEGO.** Sezon importu śledzi solonych zaczyna się w czerwcu śledziami szkockiemi (matjasy), poprzez śledzie islandzkie (lipiec, sierpień), i śledzie yarmouth w jesieni, a kończąc na śledziach norweskich w styczniu i lutym. Import od 1-go czerwca do końca lutego daje więc nam dobry przegląd sezonu. Wedle prywatnych obliczeń sprowadzono w ostatnim sezonie przez: Gdańsk 211.859 dużych beczek, przez Gdynię 86.865, razem 298.724 beczek.

Podział na poszczególne gatunki przedstawiał się następująco, w beczkach:

przez Gdańsk: szkockie — 112.636; jarmuckie — 89.738; norweskie — 8.418; holenderskie — 816, islandzkie — 251; przez Gdynię: szkockie — 33.737; jarmuckie — 21.014; norweskie — 24.159; holenderskie — 4.907; islandzkie — 3.048.

Gdańsk ma bezwzględną przewagę w śledziach angielskich (tj. szkockie i jarmuckie), Gdynia natomiast w norweskich, holenderskich i islandzkich. — Znaczne ilości szkockich śledzi przeszło jedynie przez Gdynię jako przeładunek w okresie trudności Gdańska w roku ubiegłym.

Sezon ubiegły należał do sezonu dobrego. Importerzy w Gdyni i w Gdańsku sprzedali sprowadzone śledzie, a w magazynach pozostały z sezonu bardzo małe ilości (przed rokiem pozostały na składach duże zapasy). Sytuacja na rynku jest zależna od siły nabywczej ludności i od sytuacji na rynkach zagranicznych. Ubiegły sezon charakteryzował brak normalnej ilości śledzi islandzkich i holenderskich, wskutek czego sprzedano szybko śledzie angielskie i zwiększył się import śledzi norweskich. Warto zanotować ciekawe zjawisko, że śledzie yarmouth uzyskały przy końcu sezonu ceny wyższe od śledzi szkockich, co zdarza się raz na kilkanaście lat.

(Kom. Portu Rybackiego).

— **ZAKOŃCZENIE SEZONU WĘDZENIA SZPROTÓW NA WYBRZEŻU.** Prawie wszystkie wędzarnie na wybrzeżu zakończyły w ubiegłym tygodniu wędzenie szprotów, a tylko kilka wędzarń przerabiać będzie szproty wędzone na konserwy (szproty w oliwie) we własnym zakresie lub dla fabryk wewnątrz kraju. W stosunku do roku ubiegłego tj. do sezonu 1934/1935, sezon obecny tj. 1935/1936 dał wędzarniom ponad 100% zwiększenia obrotów jeśli chodzi o ilość przerobionej ryby.

Od początku listopada do końca marca przerobiły wędzarnie na wybrzeżu w sezonie obecnym: 12.142.000 kg ryb, podczas gdy w pięciu miesiącach poprzedniego sezonu połowę tego, bo 5.632.000 kg. W ilościach tych szproty zajmują przeszło 90%.

Wystawy i Targi

XVI MIĘDZYNARODOWE TARGI WSCHODNIE.

Od 5 do 15 września 1936 r. odbędą się we Lwowie XVI Międzynarodowe Targi Wschodnie. Wyniki handlowe ostatnich Targów Wschodnich w r. 1935 zostały przez koła gospodarcze ocenione dodatnio i to tak pod względem obrotów wewnętrznych, jak i w wymianie z zagranicą. Zeszłoroczni wystawcy w licznych enuncjacjach podkreślali, że udział ich w XV Międzynarodowych Targach Wschodnich ułatwił im rozszerzenie zbytu, nawiązanie stosunków handlowych z nowymi odbiorcami oraz umożliwił przeprowadzenie doskonałej propagandy dla swych wyrobów wśród sfer kupieckich i najszerszych warstw społeczeństwa. Wobec powyższego spodziewać się należy, że tegoroczne Targi zainteresują szerokie koła wystawców i osiągną znaczną ilość zwiedzających, zainteresowanych zawarciem tranzakcyj handlowych.

MIĘDZYNARODOWE TARGI W LUBLANIE.

W okresie od 30 maja do 11 czerwca 1936 roku odbędą się w Lublanie Międzynarodowe Targi. Zarząd Targów (Ljubljanski Velesejem) udzieli zainteresowanym firmom polskim bliższych informacyj w sprawach związanych z organizacją Targów i udziałem w nich.

Rynki towarowe

SYTUACJA NA RYNKACH ZBYTU MASŁA W DRUGIEJ POŁOWIE MARCA 1936 R. WEDŁUG DANYCH ZWIĄZKU GOSPODARCZEGO SPÓŁDZIELNI MLECZARSKICH W POZNANIU.

Ostatnie dwie dekady marca rb. minęły spokojnie. Rynek krajowy ściśle związany — wobec istniejącej nadprodukcji, a w konsekwencji uprawianego w ciągłości eksportu — z zagranicznemi rynkami zbytu, reaguje na wszystkie przemiany sytuacji tych rynków. Tem się tłumaczy, że mimo okresu postu oraz zbliżających się świąt Wielkanocnych, nie można było zauważyć żywszego tętna na rynku

krajowym, bowiem położenie rynków zagranicznych było spokojne z wyraźną tendencją zniżkową. W okresie sprawozdawczym obsługiwano rynek angielski i niemiecki, ten ostatni w ramach ustalonych kontyngentów, wynoszących obecnie po kilka tysięcy beczek miesięcznie. Z tego powodu wywóz do Anglji wykazuje pewne skurczenie i waha się od 1.000 — 2.000 beczek tygodniowo. — Ceny z rynku niemieckiego są w zasadzie sztywne, natomiast ulegają wahaniom konjunkturalnym ceny osiągalne z rynku angielskiego, jak to wykazuje biuletyn Giełdy Towarowej w Londynie:

	z dnia 6 marca 1936	19 marca 1936	równy okres marz. 35
argentyńskie	94—99	82—84	—
australijskie	94—95	79—81	69—71
duńskie	126—128	120—122	100—102
holenderskie	97—113	84—86	68—78
estońskie	—	—	—
łotewskie	112—114	97—98	76
litewskie	—	—	—
nowozelandzkie	94—96	79—81	70—72
polskie	93—96	80—81	—
rosyjskie	—	—	—

Dostawy masła do Anglji wykazują z tygodnia na tydzień dość znaczne wahania i wynosiły 130 — 200 tysięcy cwt. tygodniowo. Masło kolonjalne nadchodzi w sezonowo zmniejszonych ilościach i mniej lub więcej znacznie poniżej poziomu zeszłorocznego. W ciągu marca rb. nadeszło ca 870.000 skrzyń, wobec ca 1.233.000 skrzyń w równym okresie zeszłorocznym. W ciągu pierwszej dekady kwietnia rb. oczekuje się nadejścia ca 370.000 skrzyń, wobec ca 540.000 skrzyń w równym okresie zeszłego roku.

Zapasy w chłodniach angielskich również utrzymują się poniżej poziomu zeszłorocznego. Zapas zanotowany pod koniec lutego rb. w ilości 430.448 skrzyń, opadł w połowie marca rb. do poziomu 396.952 skrzynie. Natomiast wynosił zapas w połowie marca 1935 i 1934 r. — 431.648 skrzyń względnie 875.667 skrzyń. Ogólne tegoroczne dostawy do Anglji wykazują natomiast lekką zwyżkę w stosunku do równego okresu zeszłego roku, a jak to wynika z następujących cyfr:

Dowieziono w roku	1934	1935	1936
w lutym	789.852	671.513	722.816 cwts
w styczniu i lutym	1.688.500	1.449.465	1.506.303 cwts
wartości £	5.655.144	6.211.235	7.035.704
z czego przypada na Polskę			
w lutym	—	3.143	10.487 cwts
w styczniu i lutym	—	4.699	22.005 cwts

W okresie tym zwiększone zostały dostawy w szczególności przez Danję, Holandję, Argentynę, Łotwę, Litwę i Polskę. Spadek wykazują natomiast dostawy Australji, Nowozelandji i Szwecji.

Przywóz do Rzeszy niemieckiej utrzymuje się natomiast w dalszym ciągu poniżej cyfr zeszłorocznych. Importowano:

	1934	1935	1936
w lutym	32.717	62.937	35.733 qu
w styczniu i lutym	66.451	133.166	113.472 qu

Głównymi dostawcami w ciągu tego 2-miesięcznego okresu pozostają: Danja, Holandja i Szwecja. Pozatem zasługują na uwagę dostawy z państw bałtyckich.

W zastosowaniu do ogólnej sytuacji wykazuje notowanie duńskie poważny spadek. Notowano:

1934 r.

8 marzec	143.—	koron za 100 kg
15 marzec	143,—	koron za 100 kg
22 marzec	143.—	koron za 100 kg
29 marzec	136.—	koron za 100 kg

1935 r.

7 marzec	180,—	koron za 100 kg
14 marzec	175,—	koron za 100 kg
21 marzec	166,—	koron za 100 kg
28 marzec	166,—	koron za 100 kg

1936 r.

5 marzec	232,—	koron za 100 kg
12 marzec	212,—	koron za 100 kg
19 marzec	212.—	koron za 100 kg
26 marzec	200,—	koron za 100 kg

Przetargi

PRZETARG NA RÓŻNE TOWARY ROZPISANY PRZEZ DYREKCJĘ P. K. P. POZNAŃ.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Poznaniu ogłosiła przetargi nieograniczone na dostawę poniżej podanych materjałów:

1) materjałów kancelaryjnych i rysunkowych;
2) atramentów, farb do stempli, taśmy do maszyn, laku i tuszu;
3) siatek drucianych, tkanych i plecionych;
4) poduszek maźniczych;
5) części zapasowych z mosiądzu, niklu i spiżu;
6) knotów płaskich, bawełnianych do lamp naftowych;
7) ścierek różnych i
8) tygli grafitowych.

Otwarcie tych przetargów odbędzie się dnia: 1) 21. IV. 36 r.; 2) 24. IV. 36 r.; 3) 5. V.

36 r.; 4) 3. V. 36 r.; 5) 8. V. 36 r.; 6) 13. V. 36 r.; 7) 19. V. 36 r.; 8) 19. V. 36 r.

Szczegóły do tych przetargów ogłoszone są w „Monitorze Polskim“ Nr. 76 z dnia 31-go marca 1936 r.

Dyrekcja prosi o zainteresowanie temi przetargami właściwych **firm**, znanych Izbie.

Wydawnictwa

„PORTY MORSKIE“.

Feliks Hilchen: „Porty morskie“, Warszawa, 1936, Wyd. Ligi Morskiej i Kolonjalnej. Skład główny „Bibljoteka Polska“. Str. 267.

Książka „Porty morskie“ zaznajamia czytelników ogólnie z budową i wyposażeniem portów, a w szczególności z ich administracją i eksploatacją oraz rolą, jaką odgrywają w gospodarstwie narodowem państwa.

Cały temat jest zawarty w siedmiu częściach. W części pierwszej, jako we wstępie, autor stara się uwypuklić bezpośrednie znaczenie portów dla gospodarki narodowej.

Części druga i trzecia omawiają położenie, budowę, historję, klasyfikację portów oraz techniczne i gospodarcze warunki rozwoju nowoczesnych portów i ich wyposażenie w odpowiednie urządzenia przeładunkowe i kolejowe.

Części czwarta i piąta zajmują się ogólnemi zasadami organizacji, administracji i eksploatacji portów oraz obejmują monografję najważniejszych portów w Europie, porównując ich organizację i eksploatację.

Część szósta przedstawia strukturę i politykę opłat portowych i ciężarów, jakie w porcie ponosi statek i towar.

Część siódma omawia wolnoclowe strefy w portach i wolne porty wraz z historją ich powstawania i ich znaczeniem dla handlu, przemysłu i żeglugi.

Autor starał się ułatwić studjującym dalszą pracę nad zagadnieniem morskiem i pogłębienie wiadomości.

W tym celu została podana najodpowiedniejsza literatura, podzielona na trzy części: 1) budowa portów, 2) organizacja i eksploatacja portów, 3) znaczenie gospodarcze portów.

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		A. Porty wód europejskich		
		FINLANDJA		
s/s CAPELLA*	20. 4.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby)	s/s CAPELLA*	22. 4.
s/s CIESZYN*	27. 4.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CIESZYN*	29. 4.
		co tydzień		
		1) Turku, Mäntyluoto		
		2) Helsinki, Kotka		
—		*(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)*	s/s PICKHUBEN	18. 4.
		co 2 tygodnie	lub substytut	
		ESTONJA		
s/s CAPELLA*	20. 4.	**Tallinn**	s/s CAPELLA*	22. 4.
s/s CIESZYN*	27. 4.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CIESZYN*	29. 4.
		co tydzień		
		Tallinn		
s/s HALFDAN	26. 4.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s HALFDAN	27. 4.
s/s MAGNUS	10. 5.	co 2 — 3 tygodnie	s/s MAGNUS	11. 5.
		ŁOTWA		
s/s MINOS*	20. 4.	**Ryga**		
(via Bremen)		*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s MINOS*	20. 4.
s/s URANUS*	27. 4.	co tydzień	s/s URANUS*	27. 4.
		Ryga		
s/s HALFDAN	26. 4.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s HALFDAN	27. 4.
s/s MAGNUS	10. 5.	co 3 tygodnie	s/s MAGNUS	11. 5.
		Ryga — Liepaja		
s/s FALKEN	26. 4.	*(Żegluga Polska S. A.)*	s/s FALKEN	29. 4.
	10. 5.	co 2 tygodnie		13. 5.
		LITWA		
s/s FALKEN	26. 4.	**Kłajpeda — Memel**	s/s FALKEN	29. 4.
	10. 5.	*(Żegluga Polska S. A.)*		13. 5.
		co 2 tygodnie		
s/s MARIEHOLM*	23. 4.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	23. 4.
	7. 5.	co 8 dni		7. 5.
s/s HALFDAN	26. 4.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s HALFDAN	27. 4.
s/s MAGNUS	10. 5.	co 2 tygodnie	s/s MAGNUS	11. 5.
		SZWECJA		
		Stockholm — Norrköping		
s/s HUNDVAAG	18. 4.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s HUNDVAAG	21. 4.
		co 14 dni		
		Stockholm — Kalmar		
s/s MARIEHOLM*	23. 4.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	23. 4.
	7. 5.	co 10 dni		7. 5.
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	27. 4.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s IWAN	27. 4.
	11. 5.	co 2 tygodnie		11. 5.
s/s BLENDA	20. 4.	*(Polska Agencja Morska)*	s/s BLENDA	22. 4.
	4. 5.	co 2 tygodnie		6. 5.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s EGON	20. 4.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)*	s/s EGON	20. 4.
s/s LUDWIG	27. 4.	co tydzień	s/s LUDWIG	27. 4.
		NIEMCY		
		Hamburg		
s/s VICTOR	18. 4.	*(Pool: 3 niemieckie towarzystwa*	s/s VICTOR	18. 4.
s/s LULEÄLF	21. 4.	*i S. A. Żegluga Polska)*	s/s LULEÄLF	21. 4.
s/s HELENE RUSS	25. 4.	*Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska*	s/s HELENE RUSS	25. 4.
		2 razy w tygodniu		
		Bremen	s/s MINOS*	20. 4.
s/s MINOS*	20. 4.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	(via Ryga)	
s/s URANUS*	27. 4.	co tydzień	s/s URANUS*	27. 4.
		DANJA		
		Kopenhaga		
s/s SLEIPNER	22. 4.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SLEIPNER	23. 4.
	29. 4.	co tydzień		30. 4.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	ok. 27. 4.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	m/s ERNA	ok. 27. 4.
		co 2 tygodnie		
		NORWEGJA		
		Wschodnio - norweskie porty:		
		Oslo, Moss, Drammen i inne		
m/s BATAVIA	21. 4.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	m/s BATAVIA	21. 4.
		co 1—2 tygodnie		
		Zachodnio - norweskie porty:		
		Stavanger — Bergen — Trondheim		
		i inne		
s/s URSA	21. 4.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s URSA	27. 4.
s/s JAEDEREN	4. 5.	co 2—3 tygodnie	s/s JAEDEREN	10. 5.
		WYSPY W. BRYTANJI		
		Londyn		
s/s LECH*	19. 4.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LECH*	23. 4.
s/s BALTROVER*	26. 4.	co 2 tygodnie	s/s BALTROVER*	30. 4.
		(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka)		
		co 2 tygodnie		
		Hull		
s/s LUBLIN*	19. 4.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LUBLIN*	23. 4.
s/s LWÓW*	26. 4.	co tydzień	s/s LWÓW*	30. 4.
		Manchester/Liverpool		
s/s BRYNHILD	17. 4.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s BRYNHILD	17. 4.
s/s OLAF	18/19. 4.	co 1—2 tygodnie	s/s OLAF	18/19. 4.
		Leith/Grangemouth		
s/s HAARLEM	18. 4.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s HAARLEM	18. 4.
s/s MINORCA	25. 4.	co tydzień	s/s MINORCA	23. 4.
		Bristol		
		(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)		
s/s STÖR	25. 4.	co miesiąc	s/s STÖR	23. 4.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
		(F. G. Reinhold, Ltd.)		
s/s VESTA	21. 4.	co tydzień	s/s VESTA	21. 4.
		Rotterdam		
s/s PUCK	21. 4.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s PUCK	21. 4.
s/s CHORZÓW	28. 4.	co tydzień	s/s CHORZÓW	28. 4.
s/s ARIADNE	20. 4.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s ARIADNE	20. 4.
s/s PRIAMUS	25. 4.	1—2 razy w tygodniu	s/s PRIAMUS	25. 4.
s/s BUTT	27. 4.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUTT	27. 4.
s/s BUSSARD	7. 5.	co 10—11 dni	s/s BUSSARD	7. 5.
		(Lenczat i Ska z o. o.)		
s/s WIBORG	ok. 24. 4.	co 2 tygodnie	s/s WIBORG	ok. 24. 4.
		BELGJA		
		Antwerpja		
s/s HEL	21. 4.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s HEL	21. 4.
s/s ŚLĄSK*	28. 4.	co tydzień	s/s ŚLĄSK*	28. 4.
s/s BUTT	27. 4.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUTT	27. 4.
s/s BUSSARD	7. 5.	co 10—11 dni	s/s BUSSARD	7. 5.
—		*(Rummel & Burton)*	s/s KALEV	18/20. 4.
		co 3 tygodnie		
		FRANCJA		
s/s WARSZAWA	21. 4.	**Havre/Cherbourg**	s/s WARSZAWA	24. 4.
	5. 5.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*		8. 5.
		co 2 tygodnie		
		Dunkerque — Havre		
		La Pallice — Bordeaux		
s/s HALFDAN	26. 4.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s HALFDAN	27. 4.
s/s MAGNUS	10. 5.	co 2 tygodnie	s/s MAGNUS	11. 5.
		HISZPANJA — PORTUGALJA		
		MAROKKO — ALGIER — ITALJA		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
s/s LISBOA	18. 4.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s LISBOA	18. 4.
s/s MELILLA	2. 5.	co 2 tygodnie	s/s MELILLA	2. 5.
		Valencia — Barcelona		
s/s NERMA lub subst.	30. 4.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—	
		co 2 tygodnie		

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
s/s CALEDONIA	17. 4.	**Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	s/s CAPRI s/s PENNA	25. 4. 1. 5.
s/s CHARKOW	22. 4.	**Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	s/s CHARKOW	22. 4.
—		**Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo** *(Rummel & Burton)* co 2—4 tygodnie	—	
		PORTY LEWANTU		
s/s ALGERIA m/s BIRKALAND*	29. 4. 8. 5.	**Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa** *(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)* co 1—2 tygodnie	m/s VASALAND* m/s NORDLAND	16/18. 4. 3. 5.
—		**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	s/s KALEV	18/20. 4.
s/s SARMACJA	20. 4.	**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rothert & Kiłaczycki Sp. z o. o.)* co 5 tygodni	s/s SARMACJA m/s LEWANT	21. 4. 14/15. 5.
		B. Porty dalsze		
s/s SAGAPORACK* s/s CARPLAKA*	18. 4. 25. 4.	**Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)** *(American Scantic Line)* co tydzień	s/s SCANYORK s/s SAGAPORACK	20. 4. 30. 4.
m/s PIŁSUDSKI*	1. 5.	**New York — Halifax** *(Gdynia — Ameryka L. Ż.)* co 2—4 tygodnie	m/s PIŁSUDSKI m/s BATORY	6. 5. 18. 5.
s/s LISBOA s/s MELILLA	18. 4. 25. 5.	**Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s LISBOA s/s MELILLA	18. 4. 2. 5.
m/s VALPARAISO	16. 4.	**Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	m/s SANTOS	16. 4.
s/s KASTELHOLM s/s ORIENT s/s ATLANTA	17. 4. 26. 4. 10. 5.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s NAVIGATOR s/s HERAKLES	19. 4. 8. 5.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów
s/s PUŁASKI ok. 23. 4. ok. 24. 6	*(Rothert & Kiłaczycki)* co 6 tygodni	s/s PUŁASKI 28. 4. s/s PUŁASKI ok. 30. 6.
m/s KLIPPAREN 25. 4.	**Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co miesiąc	—
—	**Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanghai — Kobe — Yokohama** (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen) *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	m/s STENTOR 25. 4. s/s CITY OF BALTH 16. 5.
—	**Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co miesiąc	—
s/s TANA 22. 4. m/s RAGNHILDSHOLM 4/5. 5. m/s TOPEKA 7. 5.	**PORTY GULFU** **Houston, Galveston, New Orleans** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co 3—10 dni na wejściu co miesiąc na wyjściu	m/s UDDEHOLM 20. 4.
s/s WEST HARSHAW 23. 4.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2—4 tygodnie	s/s WEST HARSHAW 23. 4.
—	**Porty Australji** *(Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

17 kwietnia:

s/s KASTELHOLM lin. z Rio, Santos, Buenos Aires dla wyładowania, Bergenske.
s/s CALEDONIA lin. z portów zachodnio-śródziemnomorskich dla wyładowania, Bergenske.
s/s HINRICH lin. z Hamburga dla wy- i załadowania. Prowe, Behnke & Sieg.
s/s KORSBORG ze złomem, PAM.
s/s AGHIA THALASSINI po węgiel, MEW.
s/s BIRMA po drzewo, Behnke & Sieg.
s/s NORA, po węgiel, PAM.

18 kwietnia:

s/s SAGAPORACK lin. z N. Yorku via Kopenhaga tylko dla wyładowania, A. S. L.
s/s LISBOA lin. z portów Marokka i Portugalji dla wy- i załadowania. Bergenske.
s/s KALEV lin. po ładunek do Antwerpji i portów Lewantu, Rummel & Burton.
s/s PICKHUBEN lin. po ładunek do portów Finlandji, Lenczat.
s/s HAARLEM lin. z Leith/Grangemouth dla ładowania, Reinhold.
s/s HUNDVAAG lin. ze Stockholm/Norrköping dla wy- i załadowania, PAM.
s/s GRACEFJELD z ryżem, PAM.
s/s MERISAAR z rudą, Behnke & Sieg.
s/s UFA z fosforytami, Pantarei.
s/s BRITT po węgiel, PAM.
s/s BELGIEN po węgiel, PAM.

19 kwietnia:

s/s NAVIGATOR lin. z portów bałtyckich po ładunek

do Rio, Santos, Buenos Aires, Bergenske.
m/s STENTOR lin. po ładunek na Daleki Wschód, PAM.
s/s LECH lin. z Londynu tylko dla wyład., Polbrit.
s/s LUBLIN lin. z Hull, tylko dla wyład., Polbrit.

20 kwietnia:

s/s EGON lin. z portów zachodnio-szwedzkich dla wy- i załadowania, Behnke & Sieg.
s/s SCANYORK lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku i Filadelfji. A. S. L.
s/s SARMACJA lin. z portów Lewantu dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s UDDEHOLM lin. po ładunek do portów Gulfu, Bergenske.
s/s OLAF lin. z Manchester/Liverpool dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s MINOS lin. z Bremy dla wy- i załadowania, Wolff.
s/s CIESZYN lin. z Helsinek/Tallina dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s BLENDA lin. z portów zach.-szwedzkich dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s ARIADNE lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Wolff.
s/s BACKWORTH z pirytami, Rothert & Kiłaczycki.

21 kwietnia:

s/s VESTA lub substytut lin. z Amsterdamu dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s URSA lin. po ładunek do zachodniej Norwegji, Bergenske.
s/s SARMACJA lin. z Gdańska po ładunek do portów Lewantu, Bergenske.
m/s BATAVIA lin. z portów wschodnio - norweskich dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s LECH lin. z Gdańska po ładunek do Londynu, Polbrit.
s/s LUBLIN lin. z Gdańska po ładunek do Hull, Polbrit.
s/s WARSZAWA lin. z Havru po emigrantów i ładunek do Londynu i Havru, Polbrit.
s/s HEL lin. z Antwerpji dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s PUCK lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s LULEÄLF lin. z Hamburga dla wy- i załadowania. Prowe.

22 kwietnia:

s/s CHARKOW lin. z portów zach.-śródziemnomorskich dla wyładowania, Reinhold.
s/s TANA lin. z portów Gulfu tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wy- i załadowania, Reinhold.

23 kwietnia:

s/s PRIAMUS lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Wolff.
s/s MARIEHOLM lin. z portów wschodnio - szwedzkich i Kłajpedy dla wy- i załadowania, Bergenske.

24 kwietnia:

m/s KLIPPAREN lin. z portów południowej i zachodniej Afryki tylko dla wyładowania, Bergenske.

25 kwietnia:

s/s CARPLAKA lin. z N. Yorku via Kopenhaga tylko dla wyładowania, A. S. L.
s/s CAPRI lin. po ładunek do portów zach.-śródziemnomorskich, Bergenske.
s/s STÖR lin. bristolska dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s HAGUE lin. z Leith/Grangemouth dla ładowania. Reinhold.
s/s HELENE RUSS lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Prowe.

26 kwietnia:

s/s ORIENT lin. z Rio, Santos, Buenos Aires tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s HALFDAN lin. z portów francuskich via Kopenhaga dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s FALKEN lin. z Rygi. Liepaji, Kłajpedy dla wy- i załadowania, Żegl. Polska.
s/s BALTROVER lin. z Londynu tylko dla wyładowania, P. Z. K. B.
s/s LWÓW lin. z Hull tylko dla wyładowania. Polbrit.

Konieczność równoważenia importu z rynków środkowo-amerykańskich eksportem polskim

Ameryka Środkowa grupuje w sobie kraje, z któremi Polska posiada ujemny bilans handlowy.

Obroty Polski z Ameryką Środk. kształtowały się w ostatnich 7 latach następująco:

w roku	przywóz w tys. zł ogólny	w tem przypada na artykuły spożywcze w tys złotych	wywóz w tys. zł
1929	12.773	ok. 5.000	945
1930	11.069	5.200	2.406
1931	9.505	6.988	992
1932	6.768	5.690	368
1933	6.942	5.556	526
1934	7.109	4.582	2.333
1935	5.881	3.594	2.199
1936 styczeń	314	—	131

Z krajów Ameryki Środkowej importujemy surowce, eksportujemy tam natomiast wyroby gotowe.

Jak z powyższych cyfr wynika w imporcie dominuje przywóz artykułów spożywczych, a to dlatego, że sprowadzamy stamtąd surową kawę, ziele angielskie, a w ostatnich 2-ch latach także banany niedojrzałe.

Nie wszystkim zapewne jest wiadomem, że wśród krajów produkujących kawę, Ameryka Środkowa zajmuje jedno z pierwszych miejsc. Poza kawą Ameryka Środkowa produkuje jeszcze inne surowce jak: kauczuk, ziarna kakaowe, banany, trzcinę cukrową, tytoń, bawełnę i rośliny lecznicze.

O ile chodzi o kawę, to kraje Ameryki Środkowej dostarczają pierwszorzędnych gatunków kawy, odznaczających się dobrym i łagodnym smakiem, nadzwyczajnym aromatem i wspaniałym wyglądem. Ponieważ kawa środkowo - amerykańska jest coraz więcej pożądana, plantatorzy zwiększają rokrocznie produkcję tego artykułu. Szczególny wzrost produkcji wykazała w tym kierunku Guatemala. Poza nią zwróciły baczniejszą uwagę na rozszerzenie produkcji kawy także inne państwa środkowo - amerykańskie (Costa-Rica, Meksyk, San Salvador itd.)

Ameryka Środkowa opiera swój byt ekonomiczny głównie na produkcji kawy, uszlachetnianie której trwało tam dziesiątki lat. Głównymi odbiorcami kawy środkowo - amerykańskiej są Stany Zjednoczone Ameryki Północnej oraz kraje Europy Zachodniej, Środkowej i Północnej. Przez duży eksport kawy Ameryka Środkowa polepszyła swój dobrobyt i podniosła poziom kultury rolnej.

Równolegle ze zwiększaniem się środków materjalnych Ameryki Środkowej zwiększa się tam wpływ europejski i Stanów Zjednoczonych A. P. Kupiec europejski i Stanów Zjednoczonych A. P. nietylko, że odbiera dużo produktów środkowo - amerykańskich, ale równocześnie znajduje tam dobry zbyt dla wyrobów przemysłowych swojego kraju.

Ameryka Środkowa jest dość pojemnym rynkiem na artykuły niezbędne do codziennego użytku. Ponieważ jednak wynagrodzenie za pracę jest tam bardzo niskie, na zbyt mogą liczyć tylko towary tanie, gdyż poza rodzinami plantatorów i ich urzędnikami oraz inteligencją miejską, ogół robotniczy nie zwraca tam żadnej uwagi na gatunek i jakość towaru.

Polska, która kupuje chętnie produkty środkowo - amerykańskie (kawę, banany itd.) nie odgrywa w obsłudze rynków środkowo-amerykańskich prawie żadnej roli. Świadczą o tem najlepiej cyfry naszego wywozu, które w stosunku do cyfr przywozu są znacznie niższe — (import przewyższył eksport w roku 1933 o przeszło 1.200%, w roku 1934 o przeszło 200%, a w roku 1935 — o przeszło 150%). Objaw ten tłumaczy się opieszałością naszych eksporterów oraz brakiem stałości w naszej polityce handlowej.

Podkreślić musimy, iż inne kraje znalazły zbyt w Ameryce Środkowej dla całego szeregu swoich produktów, a mianowicie: Niemcy eksportują na odnośne rynki cynk, blachę w arkuszach, rury do spajania, drut kolczasty i wszelkie narzędzia rolnicze, Czechosłowacja znalazła tam niedawno zbyt na naczynia szklane, skórę garbowaną i odzież, Anglja na wełnę, materjały bawełniane i odzież. Również inne państwa wysyłają do krajów tych odzież, wyroby żelazne, wyroby jutowe, miedź, dykty, wyroby z papieru itd.

Wobec tego, że państwa środkowo - amerykańskie są dobrymi konsumentami artykułów tanich i konkurencyjnych należałoby zwrócić większą uwagę na eksport tych artykułów, które z łatwością mogłyby konkurować z towarami tam już zaprowadzonemi i mogły mieć charakter eksportu stałego. Aby zdobyć rynki środkowo - amerykańskie dla naszych artykułów, zachodzi konieczność rozwinięcia tam odpowiedniej propagandy naszych wyrobów, tak ze strony samych eksporterów, jakoteż ze strony naszych placówek konsularnych oraz importerów produktów egzotycznych. Ostatni mogą w dużej mierze przyczynić się do wzmożenia naszego eksportu, gdyż zakupując produkt egzotyczny, ma-

ją możność wpłynięcia na swoich dostawców do odbioru produktów polskich. Szczególnie importerzy kawy surowej, bananów niedojrzałych oraz korzeni (ziela angielskiego) powinni odegrać większą rolę przy eksporcie naszych artykułów do krajów środkowo-amerykańskich. Sprowadzając artykuły powyższe mogą oni drogą kompensaty wprowadzić na odnośne rynki cały szereg towarów polskich dotychczas tam nieznanych.

Kronika

GDYŃSKIE FIRMY ORGANIZUJĄ EKSPORT KAKAO W PROSZKU BEZ CUKRU.

Eksport kakao w proszku bez cukru był dotychczas bardzo mały. Ogółem wywieziono tego artykułu w czasie od 1 stycznia 1929 roku do 31 grudnia 1935 roku — 82.300 kg, wartości 60.300 zł. Eksport kierowany był głównie do Rosji Sowieckiej.

W powyższym okresie importowano natomiast duże ilości kakao w proszku z zagranicy. Import ten wynosił w poszczególnych latach:

Rok	ilość w kg	wartość w zł
1929	646.500	1.759.000
1930	568.800	1.283.000
1931	414.200	867.000
1932	223.200	430.000
1933	203.600	374.000
1934	122.300	191.000
1935	115.200	174.000

Jakkolwiek import kakao w proszku z roku na rok maleje, to jednak pomimo rozwinięcia w Polsce w ostatnich latach przemysłu kakaowego, importujemy dość duże ilości tego artykułu.

Ponieważ u nas produkcja kakao w proszku znacznie wzrasta import stanie się w niedługim czasie zbędnym i nietylko, że zajdzie konieczność ograniczenia do minimum przywozu tego artykułu z zagranicy, ale także znalezienia rynków zbytu zagranicą dla proszku kakaowego krajowego.

Już obecnie jedna z fabryk krajowych, wyrabiających kakao w proszku, oprócz produkcji tego artykułu dla rynku polskiego, podjęła się produkcji tego artykułu na eksport. Pierwszy transport proszku kakaowego w wysokości 6.000 kg został wywieziony w lutym br. do Grecji. Pertraktacje o wywóz dalszych ilości towaru są w toku, przyczem eksport ten ma być kierowany do Danji, Islandji i ewentualnie do Szwecji. W nawiązaniu stosunków handlowych z importerami duńskimi, islandzkimi i szweckimi pośredniczą gdyńskie firmy importowe.

„SPOŁEM" JAKO IMPORTER OWOCÓW.

Największym niewątpliwie, poza aukcjami, importerem pomarańcz hiszpańskich jest „Społem". Wielkie możliwości zbytu wśród swoich spółdzielni oraz całkowicie dostateczne środki finansowe stawiają je w bardzo korzystnej i mocnej pozycji na rynku owocowym. Własne magazyny i dobrze zorganizowany aparat handlowy, jak również i pierwszorzędne relacje z zagranicą jedynie tę pozycję umacniają.

To też ładunki pomarańcz, szczególnie nadchodzących z Hiszpanji, są z miesiąca na miesiąc większe, a zawsze niemal idą w tysiące skrzyń.

W ostatnim okresie pomarańcz „bloodovales" — „Społem" otrzymało z samej Hiszpanji:

m/s „Tunis"	— ca 2.500 skrz.
s/s „Nancy"	— ca 3.100 skrz.
m/s „Sicilia"	— ca 600 skrz.
s/s „Broholm"	— ca 300 skrz.
s/s „Marocco"	— ca 2.500 skrz.
s/s „Bodil"	— ca 1.500 skrz.
s/s „Niobe"	— ca 2.000 skrz.
Razem	ca 13.500 skrz.

tj. ponad 65 wagonów w ciągu paru miesięcy.

Głos „Społem" jeśli chodzi o kształtowanie cen i konjunktury na polskim rynku owocowym nabiera coraz większego znaczenia.

Jak nas informują, wszystkie te tranzakcje finansowe zostały przeprowadzone drogą t. zw. „odmrożenia" polskich należności w Hiszpanji za dokonany przez Polskę eksport. Przy tej sposobności „Społem" odmroziło i swoje należności, jakie, jako eksporter jaj, miała w Hiszpanji.

Jeśli weźmiemy pod uwagę wielkie ładunki cytryn i pomarańcz jaffskich, to trzeba przyznać, że linja rozwojowa „Społem" w obrotach owocowych jest żywa, szybka i zdecydowana.

ZŁAGODZENIE WARUNKÓW UZYSKANIA ULGI CELNEJ PRZY IMPORCIE JABŁEK.

W numerze 5 naszego Biuletynu podaliśmy warunki na jakich będzie udzielana ulga celna przy przywozie jabłek z U. S. A. W punkcie 1 informacji zaznaczyliśmy, że do uzyskania ulgi celnej będzie upoważniało dokonanie dodatkowego wywozu do U. S. A., przyczem wywóz ten odnosił się jedynie do towarów: łubianek, beczek do owoców, skrzynek bądź też innych opakowań.

Obecnie dowiadujemy się, że istnieją możliwości wiązania przywozu jabłek za ulgą celną z wywozem innych produktów rolnych. Wnioski o tranzakcje wiązane na jabł-

ka winne być wnoszone do Związku Izb Przemysłowo - Handlowych za pośrednictwem Izby, na której terenie znajduje się zainteresowana firma.

O ile chodzi o termin dokonania wywozu to i w tym kierunku odnośny przepis został złagodzony. Mianowicie cło zniżone będą urzędy celne mogły zastosować pod warunkiem, że do dnia 1 października 1936 r. strona przedstawi Ministerstwu Skarbu dowody stwierdzające, iż do dnia 1 września br. dokonała wywozu towarów kompensacyjnych, ustalonych przez Minist. Przem. i Handlu. Naturalnie strona chcąc skorzystać z tej ulgi będzie musiała złożyć w danym urzędzie celnym zabezpieczenie w wysokości różnicy cła jaka zachodzi pomiędzy cłem ulgowem a cłem normalnem. W wypadku, gdy strona nie przedłoży w oznaczonym terminie dowodów eksportowych złożone zabezpieczenie zostanie zaliczone na należności celne normalne.

TRANZAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W pierwszej dekadzie kwietnia, poza przetargami, które odbyły się dnia 2-go kwietnia (sprawozdanie w Nr. 10 „Biuletynu“) urządziły gdyńskie firmy aukcyjne przetargi dnia 9 bm.

Nagromadzone w ostatnim czasie większe partje pomarańcz hiszpańskich i cytryn syryjskich usiłowały firmy aukcyjne zbyć, wystawiając dawno już nienotowane ilości tych artykułów na przetarg.

Niestety, prawdopodobnie wskutek zbyt późnego urządzenia przetargów i z uwagi na zbliżające się święta Wielkiej Nocy popyt zwłaszcza na pomarańcze był nadspodziewanie mały i w rezultacie na przeszło 10 tysięcy skrzyń, wystawionych przez trzy aukcje do przetargów w tym dniu musiano ca 80% towaru wycofać.

Ceny w dalszym ciągu utrzymują się na niskim poziomie i należy spodziewać się dalszej, choć nieznacznej, obniżki, ponieważ na rynku gdyńskim zgromadzono w obecnej chwili towaru poddostatkiem a odbiorcy nie okazują chęci do większych tranzakcyj.

O wiele większem powodzeniem cieszyły się cytryny syryjskie, chociaż ceny płacone za nie ledwie osiągały limit. Nastąpiło to prawdopodobnie na skutek wielkiej podaży, łącznie bowiem w dniu tym wystawiły wszystkie aukcje ogromną, jak na nasze stosunki, ilość ca 10 tysięcy skrzyń. Towar zaoferowany był w dobrym stanie i nadaje się na dłuższe nawet składowanie.

Pomarańcze palestyńskie nie miały popytu i prawie wszystkie partje zdjęto z przetargu. Tłumaczyć to należy znacznem zepsuciem, jakiemu uległy skonsygnowane w magazynach gdyńskich partje tego towaru.

Szczegółowy przebieg przetargów aukcyjnych w dniu 9-go kwietnia, przedstawiał się następująco:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

wystawiły do przetargu łącznie 4.644 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, gatunku „blood-oval“, w tem 2.091 skrzyń ze statku „Broholm“, który wyładował towar dnia 2-go kwietnia, 1000 skrzyń ze s/s „Marocco“, który wyładował dnia 7-go kwietnia i 1.380 skrzyń ze s/s „Kraków“, który wyładował dnia 28 marca.

Już przy pierwszych tranzakcjach było widocznem, że zainteresowanie nabywców wystawionym towarem jest minimalne, pomimo, iż partje pochodzące ze s/s „Broholm“ nie pozostawiały nic do życzenia. Ponieważ w większości wypadków nie osiągnięto limitu, aukcjoner zmuszony był wycofać z tej partji (s/s „Broholm“) łącznie 1.340 skrzyń, a resztę sprzedano po cenie od zł 0,86 do zł 1,03 za kg netto, przyczem większość tranzakcyj zawarto przy cenach akceptacyjnych zł 1,02—1,03. Nabywcy zakupionych partyj rekrutowali się przeważnie z Łodzi i Katowic. Towar aukcjonowany należał do firmy J. Roman z Valencji, używającej znaku „Golden Gross“.

O wiele większym popytem cieszyły się pomarańcze ze statku s/s „Marocco“. Zaofiarowana ilość — 1.000 skrzyń, została całkowicie zakupiona po dobrej cenie od zł 1,02 do zł 1,03 za kg netto, przyczem i w tym wypadku prawie całą partję zakupiły firmy z Katowic i Łodzi. Wystawione próby tej partji wykazały, że towar jest w pierwszorzędnym stanie. Załadowcą tej partji była firma Hijos de A. Lopez.

Pomarańcze palestyńskie, przywiezione statkiem „Levant“ i „Vasaland“ nie były widocznie w zbyt dobrym stanie, gdyż ceny proponowane przez nabywców były znacznie niższe od limitu i w rezultacie aukcjoner wycofał wszystkie partje, razem 373 skrzynie.

W dalszym ciągu przetargu aukcjonowano cytryny syryjskie, których wystawiono razem 3.850 skrzyń. Ponieważ wiadomem było, że do Gdyni przyszedł wielki transport tych cytryn statkiem „Ugo Bassi“ i każda aukcja wystawi w dniu tym po kilka tysięcy skrzyń do przetargu, nabywcy, aczkolwiek chętnie zawierali tranzakcje, to jednak wstrzymywali się od wzajemnego przelicytowywania się. Tem też należy tłumaczyć równy poziom cen przy zawieranych tranzakcjach. — Wysoki gatunek towaru, należącego do syryjskiej firmy Nahum Freres, w wypadku mniejszej podaży napewno spowodowałby większą rozpiętość cen, gdyż oferowane partje nabywano chętnie, a każda próba obniżenia ceny gwarancyjnej, była przez aukcjonera paraliżowana wycofaniem partji. Wszystkie tranzakcje zawarto przy cenie zł 42.— za skrz.

loco magazyn w porcie. Z wystawionych do przetargu 3.850 skrzyń wycofano tylko 700.

Gdyńskie Targi Owocowe S. A.
rozpoczęły swoją aukcję od cytryn syryjskich, których zaoferowano łącznie 3.030 skrzyń. Podobnie jak podczas przetargu na „Aukcji Owocowej" nabywcy nie zdradzali chęci do podbijania cen i ani w jednym wypadku nie przekroczyli zł 42,— za skrzynię. Cytryny wystawione przez „G. T. O." nadeszły do Gdyni również s/s „Ugo Bassi" i pochodziły od tegoż samego załadowcy. Towar pierwszorzędnego gatunku.

Łącznie sprzedano 1.130 skrzyń, a resztę w ilości 1.900 musiano wycofać. Nabywcy rekrutowali się z Gdyni, Katowic i Łodzi.

Pomarańcze palestyńskie, podobnie jak na poprzedniej aukcji, nie cieszyły się powodzeniem i prawie całą partję musiano wycofać. Sprzedano tylko 30 skrzyń załadowcy „Pardess" ze statku s/s „Vasaland" po cenie zł 1.11 za kg.

Również wystawione pomarańcze hiszpańskie — 3.200 skrzyń — przywiezione do Gdyni statkami „Kraków" i „Broholm" nie znalazły nabywców i sprzedano tylko 200 skrzyń po cenie zł 0,90 za kg. Partje sprzedane wystawiła do przetargu firma Henri L. Sacki z Valencji.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o.
wystawiając do przetargu ca 2.330 skrzyń pomarańcz hiszpańskich musiały podzielić los dwu poprzednich aukcjonatorów, sprzedały bowiem zaledwie 102 skrzyń osiągając w pierwszym wypadku za partję, pochodzącą ze s/s „Marocco" cenę zł 0,98, a drugim tylko 90 gr.

Wbrew wszelkim przepowiedniom, które zaczęto lansować po przetargu „G. T. O.", że cytryny syryjskie nie znajdą więcej w tym dniu nabywców, Bałtyckie Aukcje zdołały jednak większą część wystawionych na aukcję sprzedać, przyczem ceny akceptacyjne utrzymały się w granicach stawki gwarancyjnej dla załadowcy, a mianowicie zł 42,—.

Ogółem sprzedano 1.730 skrzyń, wycofano natomiast 1.260 skrzyń. Ładunek nadszedł również statkiem „Ugo Bassi" załadowany przez firmę „Orient" z Tripolisu.

—o—

Przebieg aukcyj wyż. omówionych wykazał dobitnie, że nasz rynek konsumcyjny nie wykazuje tak wielkiej chłonności, by hurtownicy osiadli w głębi kraju bez narażenia się na dotkliwe straty mogli ryzykować nabycie większych partyj towaru, nie wytrzymującego dłuższego składowania.

Zapasy pomarańcz hiszpańskich w miejscu produkcji nie są tak wielkie, ażeby można było, zwłaszcza u schyłku sezonu, spodziewać się większej obniżki cen, tembardziej, iż na podstawie wiadomości z Hiszpanji można wnioskować o mocnej tendencji, panującej na tym rynku. Jeżeli mimo to nastrój na aukcjach jest ospały i niema nabywców na pomarańcze hiszpańskie, to jest najlepszym dowodem braku zaufania ze strony hurtowników do możliwości zbytu towaru na rynku krajowym.

NOTOWANIA CEN NA TOWARY KOLONJALNE.

Gdyńskie firmy importowe notowały w dniach 9—11 kwietnia br. na niżej podane towary kolonjalne następujące ceny przy tranzakcjach gotówkowych i odbiorze towaru z magazynów gdyńskich:

Kawa surowa:
brazylijska Victoria 6 w workach a 50 kg zł 3,70—3,75 za 1 kg
brazylijska Victoria 7 w workach a 50 kg zł 3.65—3,70 za 1 kg
brazylijska Rio 5 w work. a 50 kg zł 3,70—3,75 za 1 kg
brazylijska Rio 7 w work. a 50 kg zł 3,65—3,70 za 1 kg
brazylijska Santos prima w workach a 50 kg zł 4,50—4,75 za 1 kg
brazylijska Santos zwykły w workach a 50 kg zł 4,00—4,40 za 1 kg
niebieska „Tanganika" afryk. w work. a 50 kg zł 5,45—5,55 za 1 kg
niebieska „Maragogype Nicaragua" duże ziarna w work. a 50 kg zł 6,50—7,25 za 1 kg

Herbata:
gat. Sumatra — zł 12,50—12,75 za 1 kg
gat. Ceylon specj. — zł 14,50—15,75 za 1 kg
gat. Ceylon zwykły — zł 13,00—14,00 za 1 kg
kwiat herbaciany zależnie od gat. — zł 22,00—25,00 za 1 kg

Kakao i masło kakaowe:
kakao w proszku gat. „Van-Houten" — zł 5,00—5,50 za 1 kg
kakao w proszku gat. „Hollando" zależnie od gat. zł 2,50—3,50 za 1 kg
masło kakaowe holenderskie w blokach po 100 kg zł 3,40—3,45 za 1 kg
masło kakaowe szwedzkie po 100 kg zł 3.45 za 1 kg
masło kakaowe norweskie i angielskie po 100 kg zł 3.40—3,45 za 1 kg

Korzenie:
pieprz czarny — zł 5,20—5,25 za 1 kg
pieprz biały — zł 6,20—6,25 za 1 kg
cynamon gat. Lignea — brak pozwolenia
cynamon gat. Vera prima — zł 8,80—9,00 za 1 kg
cynamon ceyloński zależnie od gat. zł 8.40—9,50 za 1 kg
wanilja Tahiti zależnie od gat. i opak. — zł 45,00—48,00 za 1 kg
wanilja Burbońska zależnie od gat. i opak. — zł 50,00—54,00 za 1 kg
kwiat muszkatowy zależnie od gatunku i opak. zł 9,00—11.50 za 1 kg

gałka muszkatowa zależnie od gat. i opak. — zł 6,20—6,50 za 1 kg

Owoce suszone:

koryntki zależnie od gat. zł 1,28—1,35 za 1 kg

sułtanki smyrneńskie zależnie od gat. zł 1,70—2,00 za 1 kg

sułtanki greckie zależnie od gat. zł 1,90—2,05 za 1 kg

rodzynki elemskie zależnie od gat. zł 1,45—1,60 za 1 kg

figi greckie w wiankach zależnie od gatunku zł 1,10—1,20 za 1 kg

figi greckie w wiankach II gat. zł 0,80—0,85 za 1 kg

figi hiszpańskie w skrz. ca 11,5 kg br. zł 13,00—14,00 za skrz.

figi smyrneńskie w skrz. o ca 5,5 kg zł 2,50—2,60 za 1 kg

rodzynki malaga zbiór z 1935 r. zł 3,20—3,40 za 1 kg

rodzynki malaga zbiór z 1934 r. chłodz. zł 1,80—2,20 za 1 kg

śliwki suszone bośniackie w workach po 100 kg, zależnie od wielkości zł 1,05—1,25 za 1 kg

śliwki bośniackie w skrz. a 25 kg zależnie od wielkości śliwek zł 1,25—1,40 za 1 kg

śliwki kalifornijskie w workach po 100 kg zależnie od wielkości śliwek zł 1,45—1,60 za 1 kg

śliwki kalifornijskie w skrz. po 25 kg zależnie od wielkości śliwek zł 1,45—1,80 za 1 kg

śliwki kalifornijskie w skrz. po 12,5 kg zależnie od wielkości śliwek zł 1,55—1,85 za 1 kg

daktyle marokańskie w skrz. po 10 kg zależnie od jakości zł 3,40—3,50 za 1 kg

daktyle marokańskie w skrz. po 5 kg zależnie od jakości zł 3,50—3,60 za 1 kg

orzechy laskowe duże okrągłe w workach po 50 kg zł 3,00—3,40 za 1 kg

orzechy włoskie, rumuńskie w workach po 50 kg zależnie od gatunku zł 1.20—1,80 za 1 kg

orzechy amerykańskie Para Extra Large w workach po 50 kg zależnie od jakości zł 4,20—4,40 za 1 kg

orzechy amerykańskie Para Medium w workach po 50 kg zależnie od jakości zł 3,60—3,75 za 1 kg

migdały portugalskie zwykle słodkie zł 6.00—6,20 za 1 kg

migdały portugalskie słodkie przebierane zł 6,40—6,60 za 1 kg

migdały portugalskie słodkie olbrzymie zł 6,60 do 6,90 za 1 kg

migdały portugalskie słodkie olbrzymie w skrz. oryg. 7,00—7,15 za 1 kg

migdały hiszpańskie olbrzymie w skrz. oryg. 7,20—7,30 za 1 kg

Oliwa jadalna:

oliwa francuska zależnie od wielkości opakowania zł 3,00—4,00 za 1 kg

oliwa hiszpańska zależnie od wielkości opakowania 3,00—3,80 za 1 kg

oliwa palestyńska zależnie od wielkości opakowania zł 3,15—4.00 za 1 kg

Konserwy rybne:

sardynki portugalskie za skrz. 100 puszk. zależnie od wielkości puszek i ilości ryb w puszkach zł 48,00—133,00 za skrz.

sardynki portugalskie marki „Gold Coin“ skrz. 100 p. zależnie od wielkości puszek i ilości ryb zł 105,00—495,00 za skrz.

sardele włoskie, czyszczone puszki w skrz. za puszkę zł 6,50—7,00 za puszkę

sardele holenderskie brabanckie w beczkach po 50 kg zł 100,00—105,00 za beczkę

sardele holenderskie brabanckie solone w puszkach, skrz. 5 kg za pusz. zł 14,00—16,00 za pusz.

kapary zależnie od wielkości opak. puszki po ½ kg lub 1 kg zł 3,00—3,50 za pusz.

kapary puszki po 4 kg zł 20,00—21,00 za pusz.

banany za gatunek I (jamajskie) 2,40—2,60 za 1 kg

KRONIKA ZAGRANICZNA.

Rumuńskie Ministerstwo Skarbu opublikowało dane statystyczne, dotyczące wywozu różnych artykułów, za ostatni rok. Przy omawianiu eksportu artykułów rolnych szczególny nacisk położono na podkreślenie wspaniałego rozwoju eksportu owoców w ostatniem pięcioleciu. W roku 1932 Rumunja wywiozła łącznie ca 9.517 ton różnego rodzaju owoców o wartości 112.000.000 Lej. W roku następnym znacznie zwiększyła swój eksport tych artykułów, osiągając liczby: 11.487 ton i 122.000.000 Lej. Jeszcze bardziej wzrósł wywóz owoców w roku 1934, gdy to ogółem eksportowano około 19.866 ton, wartości 230.000.000 Lej. Rok ostatni przyniósł dalszą zwyżkę o ca 15%, co w końcowych liczbach przedstawia: 22.716 ton wartości 306.000.000 Lej, a więc w porównaniu z rokiem 1932 prawie trzykrotny wzrost wartości i dwukrotny pod względem wagi.

Jeżeli chodzi o wywóz poszczególnych rodzai owoców, to on kształtował się następująco:

	1932		1933		1934		1935	
	ton	Mil. Lej	ton	Mil. Lej	ton	Mil. Lej	ton	Mil. Lej
Jabłka, gruszki	3 207	19,5	8 075	50,7	9 524	47,6	9 397	75
Orzechy w łup.	3 927	58,3	2 550	50,8	7 373	147,6	5 700	114
Jądra orzechowe	735	23,3	378	15	290	17,5	665	40
Winogrona	1 037	5,8	98	0,6	2 068	10,3	2 581	15,5
Śliwki	669	5	388	4,8	508	6,2	4 079	57,3

Rumunja, jako kraj rolniczy, dąży do rozbudowy swego sadownictwa, widząc w niem bodajże najintratniejszy odcinek gospodarki rolnej. Opracowany przez fachowców 10-letni plan rozbudowy przemysłu owocowego jest z całą konsekwencją realizowany. Akcji tej patronuje nietylko ministerstwo rolnictwa, ale również ministerstwo skarbu i handlu, które zajęło się organizacją handlu eksportowego, czyniącego, jak widać z wyżej podanych liczb widoczne postępy.

Holandja niszczy swój drzewostan. Holenderskie ministerstwo rolnictwa przeznaczyło w swoim budżecie poważną kwotę na wykup drzew owocowych, celem zniszczenia ich. W praktyce wygląda to prawdopodobnie następująco: Szeroko rozbudowany przemysł ogrodniczy w tym kraju posiada wiele potężnych przedsiębiorstw, trudniących się kultywacją nasion i szkółek owocowych. W ostatnich latach coraz częściej zaczęto narzekać na słaby popyt na młode drzewka. Istotnie holenderskie sadownictwo jest pod tym względem „nasycone" a zbyt zagranicą nie jest zorganizowany, wskutek czego placówkom tym grozi ruina. Otóż ministerstwo rolnictwa nie chcąc dopuścić do likwidacji pożytecznych warsztatów pracy, które położyły ogromne zasługi przy rozbudowie holenderskiego ogrodownictwa, postanowiło udzielić im subwencyj w formie zakupu większych partyj młodych drzewek, które oczywiście nie będą zasadzone.

Niemcy. „Der Früchtenhandel", jedno z największych czasopism świata, poświęconych branży owocowej sceptycznie zapatruje się na import i przewóz pomarańcz luzem.

W dość obszernym artykule pismo to omawia, znany naszym czytelnikom, wypadek importu do Gdyni pomarańcz w stanie nieopakowanym. Na wstępie zaznacza, że próby z podobnemi transportami były już kilkakrotnie podejmowane przez różne firmy londyńskie, hamburskie i kopenhaskie. Musiano jednak poprzestać tylko na eksperymencie, ponieważ osiągnięte rezultaty przekonały zainteresowane firmy, że transport pomarańcz luzem posiada więcej stron ujemnych niż dodatnich i korzyści z pakowania w portach odbiorczych są bardzo problematyczne.

Na dowód swych twierdzeń przytacza właśnie ostatnią próbę czynioną w Gdyni przez firmę „Hispano-Polaco-Baltico", podczas której rzekomo stwierdzono, iż ca 50% całego transportu uległo zepsuciu. O ile nam wiadomo, transport ten mimo wadliwego załadowania i stosunkowo słabo zorganizowanej pracy przeładunkowej nie odstraszy bynajmniej wymienioną firmę od dalszego sprowadzania tego artykułu w stanie nieopakowanym, czego najlepszym dowodem jest zapowiedź następnego ładunku w najbliższym czasie.

Hiszpański rynek pomarańczowy skierował swoją uwagę na rynki niemiecki, polski i innych państw nadbałtyckich, jako najpoważniejszych w tej chwili odbiorców. Anglja po wprowadzeniu w życie podwyżki cła, o czem wspominaliśmy w poprzednich numerach „Biuletynu", zupełnie niespodziewanie obniżyła ceny na pomarańcze hiszpańskie, chcąc tą drogą prawdopodobnie utrzymać na jednym poziomie ceny detaliczne. Obniżka wynosząca kilkanaście procent nie zachęca hiszpańskich eksporterów do zawierania tranzakcyj z angielskiemi firmami.

Nic też dziwnego, że zainteresowanie odbiorcami innych państw jest w Hiszpanji obecnie wielkie, tembardziej, iż płacą one więcej niż angielscy.

Ostatnio notowano w Valencji za najlepszy na rynku gatunek „Imperjal Berna" 1.000 sztuk 60—65 pesetów (43—45 zł.)

Z uwagi na kończący się sezon eksporterzy hiszpańscy liczą na zwyżkę cen, zwłaszcza na pomarańcze z ostatniego zbioru i tylko „bloodoval".